2.1. 41	Kattegatt	Bombskadad i Bremen
2.1.41	Trio	Bombskadad i engelsk hamn
2.1.41	GG 195 Normy	Minskakning W Stora Pölsan
4.1.41	Ragnhildsholm	Bombskadad i Avonmouth
5.1.41	Rydboholm	Räddningsbragd i Atlantkonvoj
7.1.41	Josef Bergendorff	Kollision i Kielkanalen
8.1.41	Falken	Bombskadad i Emden
10.1.41	Devon	-"- i Portsmouth
11.1.41	Bertha	+ Minsprängd i Kongedybet,Öresund
17.1.41	Nanking	Bombskadad i Avonmouth
20.1.41	Neva	Maskinhaveri i Gibraltarkonvoj
21.1.41	Ang hemlighållande av sjöförklaringar	
25.1.41	GG 104 Lingard	Minskadad SW Hönö
26.1.41	Belgia	+ Bombad i brand i Themsenmynningen
31.1.41	Selene	Kollision i Gibraltarkonvoj
9 . 2 41	Disa	Flygattack i konvoj HG 53
25.2.41	Göteborg	+ Borta med man & allt vid Island
26.2.41	Rydboholm	+ Torpederad i konvoj OB 290
26.2.41	Blankaholm	Bombskadad i Rydboholms konvoj
26.2.41	Gdynia	Räddningsbragd -"- -"-
28.2.41	Murjek	+ Borta med man & allt i Atlanten
2.3.41	Mary	Bombad vid Horns rev
9.3.41	Nordöst	Flygattack i Glasgowkonvoj
11.3.41	Stella	+ Bombad i Manchester
12.3.41	Torkel	Flyganfall i Aberdeenkonvoj
13.3.41	MD 466 Dunett	Explosion 15′W Pater Noster
16.3.41	Bernicia	Kollision 4′N. Helgoland
16.3.41	Burgundia	-"- -"-

Kronologiskt register

17.3.41	Korshamn	+ Torpederad i konvoj HX 112
19.3.41	Sirenes	Vrakkollision vid Darsserort
19.3.41	Mergus	Bombskadad i London
20.3.41	Birgitta	Bombskadad i London
21.3.41	Stegeholm	Flygattack, N 61° 31′ - O. 3° 10′
22.3.41	Normandia	Flygattack i Rotterdamkonvoj
25.3.41	Trolleholm	+ Sänkt av Hjälpkryssaren Thor Sydatlanten
29.3.41	Liguria	+ Torpederad N.59° - W 27° 30′
31.3.41	Castor	+ Torpederad N 58° - W 30′
31.3.41	Gapern	Kollision i Rotterdamkonvoj
1.4.41	Lidingö	Minskadad 6′WSW Skanör
6.4.41	GG 390 Dalarö	10 svenska fiskebåtar i tysk fångenskap
7.4.41	Mansuria	Flygattack under Petsamoresa
7.4.41	Nordöst	Flygattack i Southamptonkonvoj
9.4.41	Johanna	Bombad 10′SW Falmouth
10.4.41	Venezuela	Flygattack N 62°- O. 2° 30′
10.4.41	Mergus	Bombskadad i Tyne Dock
11.4.41	Krompr. Margareta	Bombskadad i Portishead
12.4.41	Kexholm	+ Sänkt av flyg N 59° 50′- W 8° 22′
14.4.41	Ceylon	Flygattack i Rotterdamkonvoj
14.4.41	Värmdö	Vrakkollision på Elbe
16.4.41	Wallonia	Befälhavaren skjutit sig i Gourock
16.4.41	Sir Ernest Cassel	+ Sänkt av Hjkr Thor, N 38°33′- W 39° 45′
17.4.41	Venezuela	+ Försvunnen med man & allt /torpederats
25.4.41	Aspö	Kollision med Sperrbrecher på Elbe
26.4.41	GG 227 Vinga	Flygattack 110′WSW Lindesnes
4.5.41	Japan	+ Torpederad 240 miles NW Freetown
5.5.41	Consul Bratt	Minskakning i Rotterdamkonvoj
8.5.41	Jamaica	Flygattack i Rotterdamkonvoj
8.5.41	Gunda	Bombskadad i Hull.
9.5.41	Saint Gobain	Flygattack i Swansea
15.5.41	Ossian	+ Flygtorpederad i Rootterdamkonvoj
17.5.41	Falkvik	Bombad i engelsk kustkonvoj
25.5.41	Trione	Bombskadad 6′N Schiermonnikoog,Holland
27.5.41	Capella	Flygattack mot lejdbåt,N.63° - W 8°
3.6.41	Devon	Flygattack Dartmouth
6.6.41	Taberg	+ Torpederad 300′W Girbraltar
7.6.41	Ceylon	Bombad 1½′W Ijmuiden, Holland
10.6.41	Frey	Flygattack Southampton
12.6.41	GG 56 Norman	Flygattack NW Skagen
13.6.41	Delhi	Flygattack på resa till Barry Roads

14.6.41	Ningpo	Minskadad i Singapores hamn
19.6.41	Gunda	+ Sänkt av flyg 5´NO Cape Sagres,Portugal
22.6.41	Calabria	+ Torpederad 100´NW Inistrahull,Irland
27.6.41	Kiruna	Minskakning i Humber River
30.6.41	Tynningö	Flygattack 5´NO Borkum

KATTEGATT 22.1.41

NY BRANDBOMBSTYP UTPROVATS ÖVER BREMEN - 3 FÖLL OMBORD PÅ KATTEGATT.

Journalutdrag i Bremen.

Ons 1.1.41 kl 20- 23.45 rått flyglarm.En granatskärva slagit ner på backens STB-sida,skadat en däcksplanka samt krökt stirngervinkel något.

Tors 2.1 Rått flyglarm kl 20.30- 24. Under flyganfallet träffades fartyg av 3 brandbomber vilka alla släcktes av besättningen. Den ena brandbomben trängde ner i 2 däcksplankor på backen, den andra träffade midskeppsdäcket om STB och gjorde en djup intryckning i däcksplåten medan den tredje genomborrade kobryggan i akterdäck.

J.Fröjd 1e styrman | Anton Olsson 2e styrman | Stockholm 31.1.41 Befh | Gunnar Pålsson matros

Assurans

Skadorna reparerades vid Öresundsvarvet i sept 1941 för 160 kr.
SKN 29.11.41 ersatt med 106;67

Egna noteringar

Fyra nattraider i rad mot Bremen.

En ny typ av brandbomber utprovades vid nattanfall av RAF mot Bremen den 1-4.1.41 Bomber som vägde 100 kg med laddning av bensin och textilväv. De första föll över innerstaden den 1.1 kl 20.20 sedan planen tagit sig igenom spärrelden. Industriområdet Hemelingen sattes i brand liksom lagerbyggnader vid Fokke-Wulff-Werke vars fabriker sattes ur drift i 3 dygn. Atlaswerke skadats svårt, en nybyggd jagare utbränd. I ett hamnmagasin förstördes 20.000 säckar kaffe av elden.Brandkårer måst tillkallas från Hannover,Hamburg och Oldenburg. Sammanlagt 250 byggnader i Bremen förstördes under dessa 4 nattraider

Kattegatt

Övriga krigshaverier; 28.11.41 kollision med Oddevold.
4.5.43 Skakning
17.4.43 Flyganfall
19.8.44 Bombskadad (Historik)

TRIO 2.1.41

NAVIGATIONSHYTTEN RAMPONERAD PÅ " UTANFÖR-SPÄRREN-VETERAN" VID BOMBANFALL.

Journalutdrag

Tors 2.1.41 omkring kl 21.30 under bombanfall exploderade ett flertal bomber i närheten av fartyget. Vid besiktning efter bombanfallet befanns påtskotten i navigationshytten ha blivit utsprängda och inredningen ramponerad. Dörren till hytten har antagligen gått upp vid det första bombnedslaget så att lufttrycket vid senare nedslag hade fritt spelrum. Vidare har dörrarna till befälsmässen, 3e maskinistens och kockens hytter samt förrådet för om kockens hytt sprängts sönder.

Lissabon 4.3.41
oläsligt namn

Red AB Wallenco
Stockholm

Newcastle on Tyne 7.1.45

Förhör hållits ombord ss Trio för att utröna huruvida några krigshandlingar förekommit vilka kunna tänkas ha skadat fartygets skrov eller maskineri.

Närvarande: Kapten A.Rodhe, påmönstrad sept 1945, 1e styrman C.Cederkvist påmönstrad april 1945, övermaskinist G.Johansson, påmönstrad april 1944, smörjare L.Paradez, påmönstrad augusti 1941 och matros G.Fernandez, påmösntrad augusti 1941.

Tillfrågade förklarade 1e styrman att under hans tid i fartyget inga krigshandlingar av betydelse förekommit. Övermaskinist Johansson förklarade att under fartygets uppehåll i London för lastning och lossning, att flertal flyganfall förekommit med bombfällning i närheten av fartyget. Ehuru fartyget ej träffades annat än av splitter, så åstadkom de i närheten kreverande bomberna kraftiga vibrationer, vilka i sin tur påverkat i synnerhet maskineriet. Tillfågade huruvida smörjaren Paradez kunde minnas några krigshandlingar, svarade denne att på grund av den långa tid som förflutit sedan krigshandlingarna inträffade, det var honom omöjligt att Ange någon exakt tidpunkt för dylika. Han angav dock att i sept. 1941 under en konvojresa Gibraltar-Barrow in Furness, konvojen angreps av ubåtar och vid eskortfartygens sjunkbombsfällningar utsattes fartyget för svåra påfrestningar. Under samma resa utsattes Trio för bombfällning från ett ensamt tyskt plan och de i närheten kreverande bomberna åstadkom slingring och svåra skakningar. Dessutom påminde han sig att under en resa Plymouth - London fartyget utsattes för eld från landbatterierna på Franska kusten. Någon fullträff fick fartyget ej, men då nedslagen lågo mycket nära fartyget åstadkom dessa även nu krängningar och vibrationer. Tilffrågad förklarade matros Fernandez att det Paradez relaterat ägde sin riktighet. Dessutom drog han sig till minnes att fartyget utsatts för krevader på

TRIO 2.1.41

längre håll vid flera tillfällen. Signerat av;
Åke Rodhe, Befh, C.Cederkvist,1e styrman, Gustav Johannson,Övermaskinist, F.Fernandez, matros och Lucas Paradez, smörjare.

Besiktningsinstrument

SKN haveri 3378 - Ing Sten Haeger inspekterat Trio i docka vid Lindholmens varv i Göteborg 3.5.46 ff.

" Fartyget flera gånger under seglationen i Engelsk tidsbefraktning utanför spärren varit utsatt för svåra påfrestningar vid flyganfall med bombfällning samt vid sjunkbombsfällningar.Dessa olika tillfällen hade ju som vanlit inte journalförts på grund av gällande förbud fråb de Engelska marinmyndigheterna härom."

Bordläggningsskadorna förhållandevis små. Däcken däremot svårt splitterskadade,och kräver omfattande drivning och reparation, särskilt sedan splitterskyddet på bryggan borttagits, 87 löpmeter däck istyckas på skilda ställen av bryggdäck och 4 däcksplankor BB förnyas. Omfattande reparationer krävs på brädgångar och barriärer,bryggskärmens framsida etc Allt maskineri som skadats vid sjunkbombsexplosioner måste nermonteras, genomgås och åter hopmonteras.

Trio legat vid Lindholmens varv 14.2 - 4.7.46 för klassnings -ochandra arbeten för rederiets räkning som kostat 247.000;- kr. Krigsskador reparerats för 80.887;- kr

Assurans

SKN till SÅAF 11.4.47 för skada & kostnad utbetalat 79.669;75 samt den 18.6.47 till rederiet 2040;- kr för rep. av trädäck & skärmar.

T.Fredh; Lejdtrafiken (1979)

Matros Roland Friberg,Hamburgsund,berättar

Friberg var i aug 42 på Suecia, gick senare på Trio, gifte sig 1943 i Liverpool med en spanjorska.Han mönstrade på Trio i London.

" Trio var en dåligt underhållen båt, ägd av Walleniusrederierna i Stockholm. När vi kom ombord nypåmönstrade fanns det ingen stuert och ingen kock ombord. Det var släckt i köksspisen och inte en gnutta mat fanns att tillgå. Av skepparen fick vi £5 att äta iland. Det blev ingen mat nästa dag heller coh vi gick iland tills mat kom ombord.Till sist kom kocken, som var från Cap Verde, och senare den svenske stewarden. Det visade sig att herrarna tillsammans med skepparen sålde den mat som var avsedd för besättningen.Kosthållet blev något bättre i fortsättningen tills det blev sämre igen.Vi kallade ner en inspektör från Board of Trade som undersökte provianten. Det visade sig att fläsket var fullt av mask

TRIO 2.1.41



Engelska Kanalen 14.7.40 / Trio gick i dessa kustkonvojer

OCH MJÖLET BEMÄNGT MED RÅTTLORT: Inspektören ställde ultimatum till skepparen och i fortsättningen gick maten att äta. Trio knallade runt kusten och drog i huvudsak kol från norra England ner till London. Vid ett tillfälle gick Trio i en konvoj som angreps av tyska plan. På bryggvingarna fanns det luftvärnspjäser men på den här resan fanns det inga brittiska

TRIO 2.1.41

skyttar med. När anfallet kom vill den estländske styrmannen att besättningen skulle sköta vapnen.Det fanns ingen som visste hur pjäserna fungerade så vi sa nej. Vid an ennan konvojresa gick Trio och de andra fartygen genom Engelska Kanalen.Maken till fyrverkeri har jag aldrig sett. Då var jag skraj. Det var kusligt.Vid Calais och St.Nazaire hade tyskarna batterier med långskjutande kanoner.När vi var tvärs Calais började tyskarna skjuta.Det var natt och vi såg blixtarna när kulorna kom ur kanonerna. Enligt order från Engelska Amiralitetet fick konvojen endast gå med 5 knops fart.Gamla Trio hoppade när kulorna slog ner i vattnet med väldiga kaskader som följd.Efter en stund började Engelsmännen skjuta från Doversidan.Vad spärrelden hade för nytta begriper jag inte.Det var långa 20 minuter innan beskjutningen slutade.Vid ett annat tillfälle låg Trio i London när tyska plan anföll.Luftvärnet sköt ner ett plan som singlade runt i luften innan det störtade en bit från Trio.Vi stod framme på backen,När smällen kom åkte vi i däck precis som ett korthus som rivs ner.Små glödande plåtbitar från planets vingar och kropp regnade ner över oss.Men gamla Trio red ut stormen och klarade sig bra, Båten var för övrigt usel. När vi stod på backen och tog in ankarspel och förtöjningar så kittlade det under sulorna.Anledningen var att el.ledningar gick kors och tvärs under däcksplåtarna och ström alstrades under vissa omständigheter. Efter Trio mönstradejag i ss Osric och låg i Plymouth när Tyskland kapitulerade den 8 maj 1945.

T.Fredh; "Utanför spärren" del 4: " Trio var rätt illa underhållen och besättningen var mestadels britter och spanjorer. Mathållningen var usel och befh och stuert sålde proviant vid sidan om som extraförtjänst. Trio drog mest kol i kustkonvojer med engelska skyttar ombord. När de inte var med ombord fanns det ingen som kunde skjuta. Konvojresorna var riskabla .Konvojerna var små och eskorten dålig.Ofta anföll de tyska E-båtarna kustbåtarna."

Data Eget

Lastångare på 1739 brton byggd 1922 i Svendborg av stål (Ex Inge Maersk) L 77 B 11 Tillhörig red AB Soya (Wallenius) i Stockholm. 700 ihkr Welldäckad. Byggd för A/S D/S Svendborg i Aalborg.

GG 195 NORMY 2.1.41

MINEXPLOSION I TRÅLEN 60'W. LILLA PÖLSAN - SAMMA HÄNDE 25.1 SJU FISKEBÅTAR

Sammanfattning.

GG 195 Normy fick kl 11 tors 2.1.41 under trålning 60'W. Lilla Pölsan fast i trålen. De 6 ombordvarande trodde det var en vanlig bottenkänning och äv om skeppare Manne Johansson,Hälsö befarade att det kune vara fråga om mino lät han Normy vända för att slacka trålwirarna och komma rakt över trålen så att hållet släppte. Försynen ville annorlunda. Utan föregående varning stoppade motorn och några sekunder senare exploderade en mina i trålen på stort djup c:a 50 meter föröver.En geysir av rök och vatten slog upp ur havet och i de kokande skumvirvlarna flöt en annan mina upp 30 meter för över på den plats där Normy skulle ha befunnit sig om inte motorn hade stoppat av sig själv. Om Normy hunnit dit skulle minan ha flutit upp rakt under båten och förintat såväl den som besättningen.Minan som exploderade trålen hade antagligen glidit längs ena tråwiren ner i själva trålen där den träffat tråldörren och exploderade. Trålen värd 1000 kr gick förlorad men Normy kom oskadad hem till Häls. - Förlorade trålar på grundav minor var vid denna tid och för resten av kriget en vardags företeelse för våra fiskare . Ett exempel på detta är GG 104 Lingard 25.1.41 som skadades av en mina i trålen i västra kanten av djuprännan i Skagerack,samtidigt som sex andra båtar fick minor i sina trålar och måste kapa dem.(Se 25.1.41) Normys minexplosion 2.1.41 föranledde ingen sjöförklaring och händelsen finns inte dokumenterad ens i Bohusläns Museums bok " Dom hade inget val" som utgavs 1985.

Historik

Motorfiskebåt på 43 brton byggd 1931 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek. L 16,2 B. 6 Huvdudredare skeppare Manne Olen Johansson på Hälsö. 90 hkr Bolinder råoljemotor. Det var Normy och 2 hjälpvedettbåtar som den 5.5.43 fann vraket av minsprängda ubåten Ulven utanför Marstrand (se 15.4.43) Ny 130 hkr motor 1952. I mars 1956 såldes Normy för 68000 kr till ett part rederi i Hasslö,Blekinge med skeppare Bror Ecald Henning JOhansson som huv udredare. I aug 1961 såldes hon vidare för 80.000kr inkl redskap till brödarna Kurt, Georg ochJohan Wahlström i Utvalsnäs,Bönan

RAGNHILDSHOLM 4.1.41

AV 27032 BRANDBOMBER FÄLLDA ÖVER AVONMOUTH TRÄFFADE EN RAGNHILDSHOLM.

Journalutdrag

Lör 4.1.41 Hamnliggande i Ardrossan,Avonmouth ((samma som Nanking 17.1))
Fartyget helt mörklagt. Under natten upprepade flygraider med bombnedslag inom och runt hamnområdet och häftig eldgivning från LV-batteriei land samt från fartyg i hamnen. Kl 1905 träffades fartyget av en brandbomb på fördäck som antände en skräphög. Elden släcktes inom kor Vid framtagning av en Kustosspruta olacerad å klosetten i salongshuse tappades densamma i mörkret ned på porslinklosetten som krossades. En större projektilskärva slagit ner på undre bryggan och skadat en däcksplanka.

K.G.Antvall
1e styrman

E.Arrhenius
Befh

"

Utdraget inäants till SKN 21.1.41 av Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg.

Raparationer

Wm Wilson,Newcastle,skrev 12.3.41 till SKN att the broken wc-pedestal has been renewed at a cost of £7.10.0 = kr 126;38. Rep. utförts av Cardiff Junction Dry Dock & Eng.Co.
SKN ersatt till fullo 13.7.45

Egna noteringar Data

Ragnhildsholm var ett motorfartyg på 2818 brton byggt 1929 vid Eriksbergs varv i Göteborg. L 102 B 14 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen(Tor J;son Broström) i Göteborg.

Nattraider mot Bristol & Avonmouth 4-5.1.41

Natten mellan den 3 och 4.1.41 kl 18.35- 05.50 bombades Bristol i klart och mycket kallt väder med månsken av 168 tyska plan.Stora bränder var synliga upp till 170 km från Bristol. 2500 hus förstördes eller skadades. Den stränga kylan försvårade brandkårernas arbete och alla släckningsplatser var nerisade. Young Womens Christian Association Hostel vid Berkeley Square raserades helt, 24 personer fick grävas fram ur källaren, 12 hittad döda i rasmassorna. I hamnen brann ett magasin med 8000 ton spannmål som en vulkan. 263 skadade infördes till sjukhus och förbandsplatser.149 dödsoffer. Förutom 3 sjukhus skadades eller förstördes flera kyrkor och skolor Temple Mead railways station , The Guildhall, Royal Exchange,the Chamber of Commerce, the Central Policestation. Andra mindre raider drabbade samma natt London,där fallskärmsminor fälldes, Bath,Cardiff, Poole, Warminster,

RAGNHILDSHOLM 4.1.41

Lewisham,Bentley, St.Helens,Bilhorne,Warrington mfl - Natten till den 5.1, den raid som drabbade Ragnhildsholms befälsklosett, fällde 103 plan 82 ton sprängbomber och 27072 brandbomber över dockorna och industriområdena i Avommouth mellan kl 18.35 och 06.15. Alla bränder var släckta redan vid 22-tiden och skadorna förvånansvärt små. Bomber föll samma natt över bl.a Cheddar,Exmouth, Richmond, Swansea,Cardiff,Grimsby, York och Norwich och givetvis över Londonområdet.

HEMLIG

RYDBOHOLM 5.1.41

I KONVOJ I HÅRT VÄDER RÄDDAT 25 SKEPPSBRUTNA FRÅN SJUNKANDE MS SOEMBA

Journalutdrag

På resa Galveston via Bermuda (Halifax) till Hull. Last av 4670 ton svavel. 27 ombv

Lör 21.12 40 kl 21.18 lättat ankar på Galveston Redd och avgått under lotsledning. Djupg F 21´3´´- A 22´2´´

Lör 28.12 ankrat på Murrays Road, Bermuda, STB + 60 famnar.

Sön 29.12 Destinationshamn ändrad till Clyde för order enligt order från Naval Control, Bermuda.

Mån 30.12 09.50 lättat ankar, lämnat lotsen 10.35, förenats med ostgående konvoj.

Lör 4.1.41 kl 15 förenade med Halifaxkonvojen.

Sön 5.1 Vind S 7-8, mulet, mycket disig luft, hög brytande sjö med svår slingring och överspolning.. I dagningen observerades att Rydboholm tillsammans med andra fartyg under natten blivit efter ledarfartyget varför full fart sattes för att hinna upp dehövriga konvojen. Befh Rydberg och 2e styrman Ramsay på bryggan. Kl 08.40 på N 45 43´-W 49 11´siktat ett kantrat sjunkande fartyg rätt förut. Slagit stopp i maskin och girat BB för att undvika vraket som sjönk inom några få minuter. Bland vrakspillrorna observerades dels 2 flottar med folk, dels folk på kringflytande vrakspillror. Omedelbart styrdes ner mot olycksplatsen. STB båt bemannade och sjösattes och lyckades rädda 15 man av vilka dock engelska undersåte George Rowland, London, vid ombordtagandet var mycket medtagen. Han hade fått ett slag i huvudet och dog ombord en timme senare. Enligt uppgift från det sjunkna fartygets 1e styrman, Gerrit H. van der Roest, var fartygets namn Soemba av Batavia . Under räddningsarbetet sönderbröts samtliga åror ochlivbåten skadades vid kollisioner med flottar och vrakspillror och blev vid ombordtagningen ytterligare skadad vid fartygets våldsamma slingring i den grova sjön. All klädutrustning i livbåtarna delats ut till de bärgade. Kl 12 var alla inom sikte bärgade varför kursen sattes på Halifax enär flertalet av de bärgade voro i behov av snar läkarhjälp, och dels på grund av att inga livbälten och annan livräddningsutrustning fanns ombord för de räddade.

Mån 6.1 WNW 8-9 Beaufort, hårda snöbyar, hög W sjö, sättning, slinring och överspolning. Kl 09.45 halv fart.

Tis 7.1 NW 8 Beaufort, snöbyar, svår NW sjö, sättning, slingring och överspolning. Kl 22 full fart.

Ons 8.1 NO 5, avtagande N sjö, sättning och slingring. Kl 16.15 sakta fart för anlöpande av Halifax i dagningen.

Tors 9.1 08.50 fått lots vid inre bojen, 12.30 anlänt Halifax, förtöjt vid pier 25 assisterad av lots och 2 bogserbåtar. Holländske konsuln mött.

RYDBOHOLM 5.1.41

Läkare och immigrationsmyndigheter kommit ombord. Liket av Rowlands förts iland.

Ingen crew list

Befh Botvid Rydberg, Höganäs, 7.4.93 Höganäs (Sedan 7.3.40)

1e styrman Bror Axel Ståhl, 39 år

2e styrman Richard Anders Ramsay, Hälsingborg, 25.9.08 (17.3.40)

3e styrman Karl Harry Månsson, 26 år

Båtsman Harald Theodor Johansson, Göteborg, 30.10.95 (8.6.1929)

Matros Karl Gunnar Wilhelm Isaksson, 24.3.06 (Resident of Lgnsdal, Sweden)

Övriga 21 ombv ej namngivna. Se dock crew list 25.2.41 (Då Rydboholm krigsförliste)

Räddade från ms Soemba

Chief officer G.H.van der Roest, 42 år

3d officer J.R.Wood, 25 år

4th officer E.Austermuhle , 24 år

Chief engineer G.Spangberg, 45 år

2d engineer D.Jonker, 39 år

3d engineer, J.Beyer, 25 år

4th engineer N.Ham , 22 år

5th engineer J.Witting, 23 år

5th engineer J.C.Kooge , 21 år

Sailor K.Hofstee, 33 år

Sailor C.J.Scheer, 26 år

Sailor R.Spigt, 24 år

Storekeeper L.C.Lavryssens, 50 år

Greaser J.L. Teerds, 45 år

Wireless operator C.W.Cusyance, 22 år (Canadian)

Pantryman H.Engelmoer, 51 år

Greaser Ch. de Vriendt, 42 år (Belgian)

Ass.Steward H.Ch.Galli. 35 år (British)

Ass.Steward H.Osborne, 49 år -"-

Ass.Steward M.Bailey, 20 år -"-

Ass.Steward George Rowlaads, 18 år (British) died onboard the Rydboholm

Trimmer H.G.Starkey, 19 år (British)

Firemen Wong Hong,45, Pan Yau, 40, Cheong Ling,38,(Chinese)

Sjöförklaring på vicekonsulatet,Halifax,N.S 13.1.41

2e STYRMAN Ramsay; Såg först den halvkantrade sjunkande Soemba på 1-2

miles avstånd i rådande dåliga sikt. Ett fartyg framför bärjade styra bort från vraket och det gjorde vi också tills vi såg alla människor i vattnet. Då stoppade vi och satte ut STB båt. Andra fartyg i närheten bistod inte. (Did not assist) Vi skulle satt ut 2 livbåtar men det fanns inte folk nog att bemanna xxxx 2 båtar. Det fanns mer folk i vattnet som ropade på hjälp men de var för långt borta för att vi skulle kunna ro dit i sjöhävningen. En del av rädddade hade konbusioner och skråmor En klagade över magsmärtor, alla var helt utmattade. Rowlands hade inga synliga skador men var medvetslös, Vi sökte få honom whisky och så fort han tagits ombord på Rydboholm satte vi på honom torra kläder (A woolen sweater) menhan dog 15-20 minuber senare, kanske av den nerkylning han utsatts för i vattnet.

Matros Isaksson; Satt i mässen och åt frukost när någon ropade att det var ett fartyg som höllpå att sjunka, antagligen efter torpedering. Vi skyndade ut på däck och fick se henne sjunka, liggande på sidan, omgiven at drivtimmer och vrakgods .Vi såg 2 flottar med folk på och fullt med männsikor som klängde sig fast vid vrakspillror i sjöhävningen . Vi stoppade våra maskiner och 2e styrman frågade efter frivilliga varvid jag och 8 man anmälde oss. Vi tog först upp 3 man från vrakgods, en var död och vi lämnade honom, tog sedan upp ytterligare 2 , rodde till en rund flotte och tog upp 6-7 man, sedanmåste vi återvända och sätta dem ombord innan vi gick till den andra flotten och undsatte resten. Rowland var på den sista flotten och mycket medtagen. (In very bad condition) Alla var svårt medtagna och vi fick slå linor om dem och hala upp dem en i sänder. De orkade inte själva ta sig uppför lejdare ochlivbåten kunde inte gå långsides i sjöhävningen.

(Ink. KK. 14.2.41)

Den 26.2.41 torpederades Rydboholm.

Soemba på 6718 brton byggd 1923 vid Conrad Werft i Harlem, Holland, av stål L 129 B 16 var ett turbinmotorfartyg med inredning för 12 passagera tillhörigt NV.m/y Nederland i Batavia. Hon hade inte torpederats utan brutits ner av det hårda vädret sedan trädäckslasten vattentyngts tills hon till sist kantrade. Rydboholms konvoj nådde UK utan förluster. - Rydboholm fick i Halifax invänta nästa avgående konvoj för UK.

JOSEF BERGENDORFF 7.1.41

NÄRA ATT BLOCKERA KIELKANALEN EFTER KOLLISION -KANALEN NYÖPPNAD 27.12 SEDAN EN MINSPRÄNGD MALMÅNGARE RÖJTS BORT.

Rapport

Avgick Oxelösund sön 5.1.41 kl 00.05 destinerad till Hamburg. Rumslast av 1042 ton järnmalm. Djupg F 12´6´´ A 14´6´´ 15 pmbv. Kolliderade tis 7.1. kl 20.59 i Kielkanalen, 33,5 km från Brunsbüttelkoog med ss Carl Arp av Hamburg. BB bog intryckt, vattenfylld förpik, roderskada. Lots hade befälet. Utkik på Backen. J.B gick vid tillfället med ca 5 knop på kanalens STB sida.

Journal

Sön 5.1 00.05 avgått Oxelösund. Lämnat lotsen vid Hävringe 01.25.

Tis 7.1 16.30 avgått från slussen i Holtenau under kanallots ledning. Lotsbyte vid Nübbeln kl 19.20. Kl 20.51 stoppat vid signalstationen som ligger 35 km från Brunsbüttelkoog, för att ordna med lots för Hamburg, varefter åter slogs full fart. Strax därefter siktades ett mötande fartyg på BB bog ochgav då sakta fart samt därefter stopp. Helt oförmodat girade det mötamde fartyget BB och gav 2 korta signaler. På grund av det mötande fartygets höga fart och det korta avståndet mellan fartygen, ansågs en BB-gir för riskabel varför slogs fullt back och gavs 3 korta signaler i ångvisslan. Kl 20.59 rammades J.B i BB bog av ss Carl Arp av Hamburg varvid bogen trycktes in till c;a 1´från kollisionsskottet. Besättningen hade i god tid blivit varnad ochhade satt sig i säkerhet. Strax före kollisionen hade JB stoppat framfarten helt och börjat gira sakta akteröver med en svag STB-gir. Båda dessa rärelser ökades av kollisionen och full fart fram slogs för att förhindra akterskeppet att törna mot södra kanalbanken. Fartyget törnade trots dette emot varvid propellern slog i botten och rodret blev obrukbart. Carl Arp fortsatte efter kollisionen föröver ca 30 meter och fastnade sedan i kanalbanken. JB;s förpik vattenfylldes hastigt men fartyget i övrigt tätt. På grund av de svåra bogskadorna sattes förskeppet varligt fast på kanalbanken. Lanternorna brann klar vid kollisionen. Senare påkvällen flyttades JB med hjälp av en bogserbåt in i enbukt för att få kanalen fri. Assuransens ombud i Brunsbüttelkoog underrättades och därifrån sändes 2 bogserbåtar med order att föra Josef Bergendorff till Brunsbüttelkoog.

Ons 8.1 Kl 16 anlände de 2 bogserbåtarna. Kl 16.30 inleddes bogseringen. Förtöjt 20.30 i Brunsbüttelkoog. Under bogseringen sprängdes en förtöjningswire.

Tors 9.1 Experter och dykare undersökt fartyget och beslöts att provisoriskt reparera roder och ankasspel samt att förstäkka kollisionsskottet. Arbetene påbörjades omedelbart.

Forts

JOSEF BERGENDORFF 7.1.41

Lör 11.1 Reparationsarbetena avslutats kl 09. Erhållit sjövärdighetsbevis för fortsatt resa till Hamburg. Bogserbåt från Hamburg naländt kl 15 men p.g av tjocka kunde fartyget ej avgå.

Sön 12.1 08.50 avgått från Brunsbüttelkoog under ledning av 2 lotsar och assisterad av en bogserbåt. Änlänt till Hamburg 15.30 och förtöjt på anvisad plats. En del av besättningens tillhörigheter och en stor del av däckaförnödenheterna havgått förlorade ~~k~~ eller skadats till följd av kollisionen.

Hamburg 13.1.41

Karl Olsson

Befh

Maskindagboken

7.1.41 FF 19.38 SF 20.09 FF 20.18 SF 20.42 FF 20.47 SF 20.51 Stopp 20.52 FF 20.56 SF 20.57 FB 20.58 FF 20.59 Manöver FF. FB tills stopp 21.20 Därefter varierande manövrer tills stopp 22.20

Under det maskinen kl 20.58 arbetade högsta möjliga back förmärktes en kraftig stöt i fartyget. Vid en efterföljande manöver hördes hårda stötar vid propellern. Maskinen arbetar tungt för framåt.

Sjöförklaring i Hälsingborg 22.1.41 kl 11

Avlastare;Bergverks AB Vulcanus, Blötberget.

Assurerad i SÅAF, Göteborg

Sakkunniga; Fartygsinspektör Victor Hansson & kapten N.Hammar.

Befh Olsson; Kom ut på bryggan från navigationshytten c;a 5 minuter före kollisionen då han hört att det ringde i maskinen. Allla lanternor lyste då klart. Genast han kom ut sett det mötande fartyget vars röda och gröna ljus synts tydligt, det gröna dock starkare än det röda. Strax därpå sett detta fartyg gira BB hän och avge 2 korta signaler. Lotsen slagit full back och givit 3 korta signaler. I Kielkanalen är möten tillåtna var som helst såvida man inte blivit stoppad vid någon signalstation. 2e styrmanhaft vakten på bryggan sedan 18.30. (Skiss över platsen lagts till handlingarna i Göteborg)

2e styrman Wiel-Andersen; Tagit vakten 18.30 och då visiterat alla lanternor som lyste klart. Befh kommit ut på bryggan strax före kollisionen. Carl Arp hela tiden visat endastgrön ljus.Lotsen beordrat full fart back omedelbart efter det han sett Carl Arp gira B^o hän.

Maskinist Johansson; Haft vakteni maskin. Hänvisat till maskidagboken.

Lättmatros Jonsson; Efter attha stått utkik på backen tagit rorstörn 10-15 minuter före kollisionen. Inte givit akt på det mötande fartyget förrän det girat BB hän, och givit 2 korta signaler. Det hade då visat grönt ljus.

JOSEF BERGENDORFF 7.1.41

Jungman Ekenberg; På väg från bryggan till backen för att hålla utkik. Inte givit akt på det mötande fartyget.

KK Memorial 13.2.41

Under förutsättning att Josef Bergendorff framförts på sin sida av kanalen och dess lanternor brunnoklart, bär den tyska ångaren genom sin BB gir ensam skulden till ombordläggningen. Ex officio

Bo Bergström

Crew List

Befh Karl Anton Olsson, Södra Vägen 91, Göteborg, 9.1.94 (Okt 39)
1e styrman Knut Olof Olsson, Lagerbergsgatan 33, Uddevalla, 24.11.03
2e styrman Sven Sigurd Wiel-Andersen, Topeliusgatan 3, Göteborg, 26.8.08
Övermaskinist Johan Oscar Johansson, Krukmakaregatan 5, Gtbg, 4.11.82
Maskinist Gustaf Rickard Johansson, Nordgård, Hammarö, 6.3.89
Stuert Olof Harald Lundquist, Karl Johansg. 7 B, Gtbg, 17.12.02
Kock Karl Yngve Söderberg, Gävle, 22.9.03
Matros Hjalmar E.Johansson, Sunnersberg, Tolsjö, 15.3.16
Lättmatros Hilding Karl Karlsson, Kungsgatan 16, Karlshamn, 22.11.23
LättmatrosnKarl Edvin Johnsson, Kyrkbyn, Skutskär, 16.6.18
Jungman Stig Gustaf Ekenberg, Femte Tvärgatan 11, Gävle, 9.3.21
Jungman Mats Harald Rapp, Slbion 15, Gävle, 21.9.21
Motorman Axel Harry Karlsson, Ådalsvägen 23, Härnösand, 27.6.01
Motorman Nils Olof Ask, Bondegatan 13, Stockholm, 3.12 99
Motorelev Bror Arne Almqvist, Utmälan, Mora, 19.5.21

Egna noteringar Kanalen varit blockerad av vrak

25.11 - 27.12 40 var Kielkanalen helt spärrad av en minsprängd finsk malmångare som måste röjas bort. Först den 28.12 kunde fartyg med 10 met bredd och högst 5 meters djupgående åter passera kanalen. Engelska plan. fällde nattetid med jämna mellanrum minor i Kielkanalen och dess in- och utfarter och redan i juli 1940 skadades kanalen av en minexplosion. Den för tyskarna livsviktiga trafiken genom kanalen var aldrig stoppad för mer än högst 5 dygn i sträck 1941-45.

HISTORIK

Data se 28.3.40. Historiken fortsätter här fr.o.m 7.1.41
EFter provisorisk reparation i Hamburg gick Josef Bergendorff till Hälsinborgs varv och slurperaerade där varvid hon påbyggdes med lucka 1 i brunn så att dw-tonnaget ökades med 200 ton. I april 41 var hon klar igen. Inga fler haverier avbetydelse drabbade Josef Bergendorff under

JOSEF BERGENDORFF 7.1.41

krigsåren 1941-45. - Den 15.2.46 Kom J.B till Lindholmshamnen i Göteborg med den första lasten efter kriget av tunga maskiner från Skodaverken i Tjeckoslovakien , inlastade under amerikansk kontroll i Hamburg från ett s.k blocktåg. 210 ton maskiner hade tidigare lossats i Malmö,bl.a en 30-tons vevaxel för Kockums, och i lasten till Gtbg ingick 500 ton svarvar och verktygsmaskiner. - Vid en genomgripande renovering våren 1948 fick JB bl.a installerat 2 st 28 kw hjälpaggregat med 44 hkr motorrer från McLaren i Leeds. - I aug 1950 i Hull besökte skädespelerskan Signe Hasso fartyget, åt lunch i dalongen, drack kaffe i köket och blev god vän med alla ombord - Den 24.3.53 kolloderade JB med kajen i Royal Dock i Grimsby och krossade stäven. Då bryggan slog full back gav maskinisten full fart fram! Förpiken måste tätas med cemenkista inför hemresan. - Lör 21.3.59 sände JB i grov sjö utanför Jyllands västkust radiobegäran om en sockersjuk matros Carl Oscar Jonasson,Karlstad, som förlorat medvetandet. En livräddningsbåt hämtade den sjuke till Thyborön där han avled. - I juli 1959 sålde Josef Bergendorff för 327.375 kr till Nicos Emmanuel Vintiades, 29 Sporadon Street, Aten och JB lämnade Sverige som "Adrias."

FALKEN 8.1.41

250-KILOS BLINDGÅNGARE I MALMLASTEN I RUM I VID BOMBRAID MOT EMDEN.

Journalutdrag

Tis 23.12.40 Kl 07 avgått från Södertälje med last av 1690 ton järnmalm. 15.45 förtöjt vid slussen och legat kvar under natten.Erhållit order angöra Ystads redd för instruktion angående passagen av Kielkanalen ((Se Josef Bergendorff 3.1.41;Kielkanalen stängd till 28.12 på grund av bortröjning av minsprängd finsk malmånagre))

Tors 26.12 23.35 Ankrat på Ystads redd.

Fre 27.12 på e.m erhållit order fortsätta till Holtenau för vidare order om destinationsorten.Avgått kl 16.

Sön 29.12 15.15 ankrat på Holtenau yttre redd på order av kanalmyndigheterna eftersom kanalen är blockerad.

Sön 5.1.41 på e.m erhållit order vara klar till avgång i gryningen månda

Mån 6.1 kl 09 lättat ankar och fortsatt under lots ledning.Kl 11 förtöj i Holtenau sluss och fortsatt 11.30 genom kanalen.Anlänt till Bruns-Büttel kl 20 och förtöjt innanför slussen i väntan på order om destinationsorten.

Tis 7.1 08.30 fått order avgå till Emden.Erhållit sjölots och avgått 09.3

Ons 8.1 17.30 anlänt till Emden och förtöjt vid anvisad kajplats. Klarp gjort för lossning. Kl 20 blåstes flyglarm och vid det följande flyganfallet med bombfällning föll en bomb på kajen3 meter från fartygssidan midskepps. Vid explosionen träffades fartyget av en mängd splitt vilka tillsammans med det hårda lufttrycket anställde betydande skador på brygga, navigationshytt, salongshus, kolboxluckor och lillbåt.

Tors 9.1 På morgonen när det ljusnat upptäcktes vid eftersyn att lasten i rum I under luckan kringkastats och att ett kraterliknande hål uppstått i lasten.Marinmyndigheternas sakkunniga konstaterade att en blindgångare slagit ner i lastrummet.Lossningen förbjöds ochfartyget förhalades till annan plats med grunt vatten där det skall kvarligga tills faran för explosion är över. Besättningen beordrats iland med logi under tiden. .

Fre 10.1 På e.m haft besiktning av skadorna ombord.Inlämnat rapport om händelsen till konsulatet ((Aldrig nått KK och SKN))

Lör 18.1 kl 10.30 kom en Sprenkommission ombord med manskap xxxxxxxx och började gräva ut bomben i lucka I.

Mån 20.1 och Tis 21.1 fortsatte utgrävningen fram till kl 12.20 den 21.1 då en 250 kg bomb påträffades 3 meter nere i malmlasten i Rum I. Bomben desarmerades och fördes sedan ombord i en bogserbåt för borttransport. Besättningen återvänt ombord. Förhalat till Lossningskaj

N.E.Hall 1e styrman — Axel Borgh 2e styrman — Emden 22.1.41 G.H.Persson /Befh

FALKEN 8.1.41

Falken kvar i Emden ännu 4.2.

Thore-rederierna i Jonstorp insände journalutdraget till SKN 31.1.41 och skrev att " fartyget kvarligger ännu i Emden och någon besiktningsrapport. har ännu inte kommit oss tillhanda. Lossningen inte börjat förrän den 23.1 och avslutades kl 17.45 den 24.1. Fartyget beräknas vara lastat tis 4.2 men avgång är f.n omöjlig på grund av isförhållsndena,enligt telegram från vår mäklare i Emden. Befh har 31.1 ingivit protest inför svenske konsuln i Emden, Tjarko Apetz. "

Max Doflein,Hamburg, skrev 17.2.41 till SKN

att han själv tillsammans med einer Sachverständigen besiktigat och fastställt bombskadorna på Falken. " Da der Kapitän die notwendigsten arbeiten durch die eigene Besatzung hat vornehmen lassen, um die rückreise nach Schweden ausführen su können, so hat er davon abgesehen weitere reparaturen ausführen zu lassen. Die endgültige reparatur soll nach seiner rückkehr nach Schweden erfolgen.Die aufstellung über die eingetretenen schäden werde ich ihnen demnächst übermitteln."

(Någon skaderapport tycks inte ha kommit till SKN - den finns i varje fall inte i akten)

Crewlist

Befh G.H.Persson	Lättmatros H.Mollquist
1e styrman N.E.Hall	Lättmatros A.R.Granath
2e styrman Axel Borgh	Jungman I.R.Edlander
1e maskinist T.E.Olsson	Smörjare J.E.Svensson
2e maskinist V.Nilsson	Eldare A.Wismont
Stuert S.E. Lindborg	Eldare A.Lind
Kock G.A.Johansson	Eldare O.G.Olsson
Matros S.O.Storm	Lämpare O.A.Gustafsson
Matros G.Andersson	Maskinelev E.L.Lindgren
Matros B.V.Johansson	

Assurans

22.4.41 sände rederiet räkning med verifikationer till SKn och beklagade sig över att SKN ej lämnat ersättning för demurrage för de 10 och et t halvt dygn som Falken legat på särskilt anvisad plats för att bomben i rum I skulle kunna grävas ut. - SKN skrev 24.4 att "Nämnde ej kan ersätta i form av demurrage utan endast såsom ersättning för hyra,krigsrisk, kost etc till befäl och manskap. Rederiet insäde 28.4 uppgifter på sådana utgifter -,kost & månadspengar under 13 dagar - = 9852;27 kr.

SKN 6.5.41 utbetalat 11768;27 till rederiet,omfattande även reparation av bombskadorna, men inga specifikationer finns på dessa skador , endast på

FALKEN 8.1.41

hyror, bunkerkol, kost och logi etc.- En räkning på 1730 kr "en reparati krigsskador å ss Falken" är utställd 26.3.41 av AB Bernhard Påhlssons Båtvarv i Råå och samma firma står för en räkning på 640;- för en ny arbetsbåt till ss Falken. Bogsering av fartyget till och från anvisad plats för utgrävning av bomben kostade RM 180. Knstnad för 10 dagar och 12 timmar 45 minuter uppehåll förorsakat genom bombningen à kr 1014;- per dag = 10678;68

Egna noteringar Historik

Lastångare på 1333 brton byggd 1893 vid Craig,Taylor & Co i Stockton av järn. L 72 B 10 (Ex Orion -34) Tillhörig Skeppsredare Nils Magnus Xhg Thore i Jonstorp.

Emden ofta bombmål för nattraider

Nattbombning av RAF i liten skala var ofta återkommande för Emdens del vintern och våren 1941. Den 31.3.41 fällde RAF i utprovningssyfte 2 st 4000 Lbs p bomber över Emdens centrum vid en nattraid, och på Bomber Command kunde man med tillfredställelse konstatera att bomberna hade en "2 immense effect."

DEVON 10.1.41

SÖKT SLÄCKA BRANDBOMBER MED SALONGSMATTORNA VID NATTRAID MOT PORTSMOUTH.

Journalutdrag

Mån 6.1.41 på e.m på ingång till Portsmouth från Cardiff skiftat till hamn lots utanför inloppet varvid lotsen fick besked om att fartygets djupg. Var 16. På ingående fick fartyget grundkänning och krängde över betydligt varför stopp slogs i maskin. Lotsen ansåg dock att det inte var nödvändigt igtått invänta högsta flodvatten eftersom han påstod att bottnen bestod av mudd. Manöver gavs åter i maskin och fartyget fortsatte. Huruvida skador på fartygets botten eller i maskineriet uppstått har ännu ej konstaterats.

Fre 10.1 Vid det luftanfall som utfördes mot Portsmouth med början kl 19 skadades följande; vid explosion av högexplosiva bomber i omedelbar närhet slungades pråmar mot fartygets BB-sida och slog bucklor i relingsplåten mitt för lucka 1 och relingsstöttor böjdes. Flera mindre bucklor av splitter från bomberna har uppstått på däckshus och bordläggning. Ett hål slogs i teakdörren till salongen och ett annat i ett vinkeljärn på bryggans underkant. Något kringflygande föremål träffat och delvis skadat kommandobryggan om BB. Standardkompassen på övre bryggan helt förstörts av splinter som slagit igenom makterhuset in mot kompassen. För att släcka de på fartyget medfallande brandbomberna försökte befh och 5 man först släcka med vatten, men då det av detta endast lyste upp mera försöktes med eldsläckningsapparaterna. Detta tycktes dämpa något, men då flera brandbomber fallit ombord tillgreps först de mattor som funnos i salongen. Då detta inte var tillräckligt tillgreps även kokosmattor i gångarna och presenningar för att dämpa elden och det skarpa ljuset som dessa bomber utvecklade. Den brinnande massan i bomberna genomträngde även detta dämpningsmaterial varför senare övergicks till att med skyffel lämpa den i bomberna brinnande massan överbord. De mattor och presenningar som använts lämpades överbord då de fullständigt fördärvats av brandbomberna. En av flottarna skadades även men det har ännu inte konstaterats hur många av flottens fat som är splitterskadade.

Ons 15.1 Vid avgång från Portsmouth till Cowes, eftersom slutlossning inte kunde verkställas på platsen till följd av skadade lossningsanordningar, hade fartyget åter grundkänning utanför hamninloppet varvid skador på botten och maskin möjligen kan ha uppkommit då kylvattnet till maskin ej fungerade tillfredställande.

ss Devon 17.1.41

Frantz Ramnås

Befh

Egna noteringar; 1138 brandbomber med el. tändning och 1409 kanistrar innehållande 37706 brandbomber fälldes över Portsmouth 10.1. på kvällen

DEVON 10.1.41

Telegram till Olows & Borin, Arsenalsgatan 4, Sthlm, 18.1.41

Airraid 10 january turned barges against Devon caused by heavy explosion making buckles on hull port side also many small bad buckles of splints even some holes standard compass spoilt cant use liferaft and bridge port side damaged some carpets and tarpaulins spoilt when suffocating firebombs on ship. Representatives Heimdall and they it concern informed by extract log and written notice respectively stop damages not detaining ship stop discharging rest cargo at Cowes stop if misunderstanding please communicate Dahl cardiff stopp all hands well after raid = Rampas

((Dahl = rederiets agent i Cardiff, Firma Aadnesen & Dahl Ltd))

SURVEY REPORT

Nixon, Page & Co in Cardiff made the survey onboard Devon in East Dock, Cardiff 27.1. ff Vessel arrived Cardiff in ballast 25.1 6p.m. and loaded 27-28.1, Repairs commenced 27.1 and finished 30.1 Vessel sailed in the morning 2.2.41 Cost of repairs £ 21.16

"10.1 vessel was lying in Portsmouth Dock discharging, when the port was attacked by enemy aircraft. Many bombs were dropped and the vessel was damaged by splinters. A number of incendiary bombs were dropped on to the deck. The captain and 5 members of the crew, who were onboard, endeavoured to extinguish these bombs with rugs from the saloon and tarpaulins, but withour effect, and they eventually disposed of them by throwing them overboard. Several lighters were lying close to the vessel, some of which were sunk. One of these lighters was driven against the vessels port bulwarks by the violent explosions."

Upper bridge, port side; 10′ teak wood rail on bridge front broken, 5′ teak wood rail on port side of bridge broken, 1 window in cab of the bridge wing broken and frame destroyed.

Bulwarks; Port railing on fore- & after deck buckled.

Repairs the the before mentioned damages were deferred.

Repairs to the following damages were carried out this time;

Repairing buckled binnacle of the standard compass on bridge deck, supplying & fitting one new 10″ compass bowl, complete with 10″ Thomsson card with irridiva point and jewel cap £ 10.

Repair of liferaft on poop. One spare drum fitted in place of broken drum.

Destroyed carpets; Captain is supplying a new saloon rug, new coconutmats and a new tarpaulin at a later date.

One saloon rug 11 x 6′

One coconut mat for STB alleyway 6′6″ x 2′4″, one for port alleyway 8′4″ x 2′

-"- -"- for stewards cabin 8′ x 2′3″

Forts

DEVON 10.1.41

One coconut mat at bottom of saloon stairway 3´x 2´7´´
One tarpaulin for no 2 hatch 28´x 15´10´´

Assurans

SKN 22.1.41 uppmanat red AB Gertrud i Sthlm att meddela befh Ramnås att kontakta Wm Wilson & Co i Newcastle-on,Tyne.
Journalutdraget kom till SKN först den 27 maj 41 från rederiet.
Försäkr.AB Heimdall.Jakobstorg 3,Sthlm, skrev 20.8.41 till SKN att de fått rapport om att Devon reparerats vid engelsktvarvför 19.916;83. SKN svarade 21.8 att " Vi äro icke beredda göra några som helst utbetalningar förrän vi hava fullständiga uppgifter om vad haveriet ifråga gäller." På detta svarade Heimdall att de bemärkt innehållet i Edert brev av den 21 ds.
23.3.46 översände SKN till Heimdall en check på 105;99.

Egna noteringar STORRAID MOT PORTSMOUTH.

160 plan ur Luftflotte 3 riktade fre kväll 10.1.41 och den följande natten från baser i Frankrike en storraid mot Portsmouth med förorter som pågick kl 18.52- 21 och 23.37- 01.26. 140 ton sprängbomber och 1409 brandbombskanistrar fälldes samt 1138 brandbomber med el.tändning och s.k oljebomber. Då kanistrarna öppnade sig i fallet ströddes 37706 stavbrandbomber ut över staden och dockorna. 26 stora bränder utbröt under den första halvtimmen, utspridda över hela Portsmouthområdet och med de största bränderna i dockorna och de SW stadsdelarna. Kl 21 synte eldskenet från Portsmouth tydligt från Franska kusten.Ströbränder rasad även i förorterna Soutsea,som i det närmast utraderades, och i Gosport där brädgårdar och hamnmagasin övertändes. Portsmouths Guildhall med sitt höga kupolkrönta torn brann som en fackla hela natten och rasade samman först på e.m den 11.1 . Mängder av hus måste sprängas ner för at skapa brandgator eftersom vattenbrist gjord det omöjligt att bekämpa flera bränder.Så förstördes t,ex helt Harbour Central station med innep stående tåg p.g av vattenbristen. Många bränder rasade okontrollerat hela natten och all kommunal trafik bröt samman liksom el.nät och telefo UNder tiden fällde andra plan magnetminor längs kusten och bombade småorter som Worthing, Romney Marshes och Selsey Bill.Luftvärnet var i aktion hela natten i Swansea,Cardiff,Portland,Portsmouth, Plymouth,Falmout och the Solent. Änne den 14.1 brann det i ruinerna i Portsmouth .
Inte ett enda plan gick färlorat för Luftflotte 3, men en Spitfire sköt ner en He 111 över Gosport. Det planet kom från ett annat förband och var ute på Störauftrag.

DEVON 10.1.41

Några data

Lastångare på 926 brton byggd 1925. (Ex Aros- 38) Tillhörig red AB Gertrud i Stockholm. Kom utanför spärren april 40 under lastning i Engelsk hamn och gick hela kriget i kustfart i charter för Ministry of Wat Transport. - den 30.11.40 på kvällen kolliderade Devon i mörklagd konvoj utanför Yarmouth med British Admiralty tanker Oakfield. Konvojen hade lämnat Southend kl 08 30.11 Oakfield var upphinnande fartyg. Devon fick mindre skador på STB livbåt och förliga dävert, båtdäcksräcket och STB hörn av backen. Kunde fortsätta med sin kollast till Milford haven. Reparationerna kostade Heimdall 3828;33 som återbetalades av Admiralty. - På resa Cardiff-Poole-Southampton med kollast Befh Franz Ramnås, kolliderade Devon lör 26 4 .41 6 miles W Breaksea lv, kl 23.55 off Barry ROad med en okänd mörklagd ångare i en mötande konvoj som passerade om STB. Devon fick STB ankarklys spräckt och skador på STB bog. Devon ankrade för natten och kom in till Swansea kl 18. 27.4 för survey och reparation. Det okända fartyget visade sig ha varit norska ss Björnvik på 812 brton. Devon reparerade 28.4.-10.5 i Swansea. SKN betalat 4007;92 till Heimdall 19.2.43 (SKNEIII 201)

Se Devon 3.6.41 & 14.6.42

BERTHA 11.1.41

MINSPRÄNGD I KONGEDYBET - I:e STYRMAN MÅSTE LÄMNAS:FASTKLÄMD UNDER SKÅP.

Rapport

Avgick kl 09 onsdag 8.1.41 från Hamburg destinerad till Göteborg.Rums - och däckslast av 1439 ton koks. Inget djupgående uppgivet. 17 ombv. Minsprängd lör 11.1 kl 11 f.m 1,78 sjömil rv S 15 O. Middelgrundsfortets fyr, enligt vad Switzers senare konstaterat. Vädret lugnt och klart. 2e styrmans vakt, utkik på översta bryggan. Även befh och Ie styrman befunno sig på bryggan. Nästan alla de ombv mer eller mindre skadade, 4 svårare. 4 gick med fartyget i djupet. Alla papper förlorade.

xxx xxxx xxx

Bertha passerade Holtenua torsdag middag 9.1, angjorde tyska vaktfartyget vid minspärren i södra Öresund och erhöll där tryckta seglingsbeskrivningar och kurser. Passerade Nordre Röse c:a kl 10.30 den 11.1 styrt efter pejling på Middelgrundsfortet och kända föremål. Plötsligt kl 11 inträffade en häftig explosion midskepps under bryggan.Fartyget fick genast BB slagsida och sjönk inom några minuter. Livbåtar och dävertar krossats av explosionen .- 13 man lyckades rädda sig på flottarna och blevo upptagna av en tillskyndande bogserbåt. Ie styrman, som tillfälligt kontrollerade kursen i sjökorte inne i karthytten, samt de vakthavande Ie maskinisten, en smörjare och en eldare följde med fartyget i djupet. 5 skadade inlades på sjukhus i Köpenhamn. Alla skeppspapper och besättningens tillhörigheter gingo förlorade.

Hälsingborg 31.1.41
Edvin Lock
Befh

Skadade

Befh Lock, mindre skador å mjuka kroppsdelar.
2e styrman Rätz, komplicerat brott å höger överarm och skråmor i huvudet.
Steward Nilsson, öppet lårbensbrott å högra benet, vänster arm bruten på 2 ställen, brutit högra skuldran och bröstbenet.
Kocken Holm, svåra brännskador på höger arm,lättare brännskador på ryggen, bröstet och i ansiktet.
Matros Lithander, brott på ryggpelaren, vänstra armen bruten.

Sjöförklaring i Hälsingborg 5.2.41 kl 11

Sakkunniga: Fartygsinsp. Victor Hansson & sjökapten N.Hamar.

1) finnas de seglingsbeskrivningar i behåll som erhöllos från vaktfartyget?
2) Följdes dessa anvisningar noggrannt?
3) Befann sig fartyget i farvatten som ansågs riskfritt för minor enligt erhållna anvisningar och utgivna navigationsvarningar?
4) Fanns is i farvattnet vid tillfället?

BERTHA 11.1.41

Befh Lock: På tyska avfattade seglingsbeskrivningar hade erhållits från tyska vaktfartyg vid minspärren i södra Öresund samt en särskild skiss varpå fartygets kurs utmärkts,följande de i beskrivningen angivna bojarna. Dessa instruktioner följts så noga man kunnat. Dessa anvisningar liksom alla skeppspapper följde med i djupet. Inte räknat med någon minrisk. Sedan Nordre Röse passerats skulle man passera ytterligare ett antal bojar meninte hunnit så långt attman fått syn på dem innan explosionen kom. Befh haft en förnimmelse av att fartyget kommit lite väl långt åt BB och samtalat med Ie styrman härom,varför Ie styrman gått in i karthytten för att kontrollera kursen. Befh förgäves spanat efter en prick som borde ha funnits om STB på grundet Ryggen. Möjligt att denna prick intagits på grund av isen. Det hade dock inte funnits någon is vid olycksplatsen. C:a 20 minuter efter det Bertha vid Nordre Röse passerat mellan 2 bojar inträffade explosionen. Befh genast sänt folk för att söka få ut Ie styrman ur karthytten där han klämts fast under ett skåp så att man inte kunnat få ut honom i tid. De övriga 3 saknade troligen dödats i maskin-och eldrum vid den våldsamma explosionen. Det hade varit befh avsikt att gå till Skanör,så som vanligt brukades, för att där få lots genom Öresund, men en officer på vaktfartygethade sagt att vägen till Skanör var spärrad.

2e styrman Rätz: Bekräftat befh vittnesmål

2e maskinisten Olsson: Just somnat i sin hytt vid explosionen.

Crew list (Kompl. UD, eget)

Befh Hjalmar Edvin Christian Lock, Mikael Lövmansgatan 9b, Hälsingborg 19.7.84 i Arild (Sedan 1932)

† Ie styrmanGottlieb Konstantin Assarson, Timmermansgatan 27,Råå, 15.9.96 Hälsingborg (Hustru:Anna Assarson)

2e styrman Leonrad Albert Rätz, Barsebäck, 14.10.12 Elsass,Tyskland

† Chief Frans Arne Stillström, Regeringsgatan 56,Sthlm, 11.7.04 Halmstad (Hustru:Ansen Stillström)

2e maskinist Otto Bernhard Olsson, Hultsfred, 17.6.97 Oxie

Stuert Bror Ernst Nilsson, Per Eskilsgata 20,Hälsingborg,14.7.04 Vittskövl

Kock Karl Ivar Holm, Norrköping, 7.9.09 Norrköping

Matros Gottfrid Emanuel Lithander, Södertälje, 31.12 97 Södertälje

Matros Evald Berg, Oxelösund, 22.3.19 Oxelösund

Lättmatros Lennart Olsson, Hälsingborg, 16.12.20 Malmö

Lättmatros Arne Hugo Lindkvist, Norrköping. 5.4.20 Norrköping

Jungman Helge Edvard Georg Petterson, Högby,Öland,18.3.23 Högby

† Eldare Oscar Hugo Ny, Dala finnhyttan, Garpenberg,2.4.15 Färnebo,Värmland

Forts

BERTHA 11.1.41

Crew list forts

Eldare Gustaf Lennart Hultkvist, Sthlm, 5.10.20 Vetlanda

Eldare Arvid Olsson, Hasslö, 20.11.14 Hasslö, Blekinge.

+ Smörjare Ernst Olof Wilhelm Petterson, Karlbergsvägen 71, Sthlm, 6.4.00 i Gävle
(Ogift. Broderns adress)

Maskinelev Nils Gunnar Hallén, Västervik, 21.6.24 i Västervik

---

Brev beskickningen, Köpenhamn 14.1.41, till UD

Härmed får jag vördsamt inberätta att, såsom förut per telefon meddelats, Ångf. Bertha från H-g ,den 11 innevarande månad minsprängts och sjunkit i Öresund c:a 1 sjömil norr om Nordre Röse fyr och 3-4 sjömil söder om Middelgrundets fyr (sålunda strax söder om Middelgrundet där varest Kongedybet och Hollaenderdybet mötas) varvid av den till 17 man uppgående besättningen 4 man omkommo, nämligen (Här följer namnen på Ie styrman , Ie maskinisten, eldare Ny och smörjare Petterson). Då inga skeppspapper kunno medtagas från fartyget, som sjönk inom loppet av några få minuter, återgivas förnamnen på de omkomna med reservation för ev felaktigheter. De från Bertha räddade äro följande : ---------------------------------. Av dessa är styrman Rätz och steward Nilsson svårt skadade, kocken Holm och matros Lithander tämligen svårt och kapten Lock lättare. skadade. Rätz och Lock äro inlagda på Rigshospitalet, Nilsson, Lithander och Holm på Militärhospitalet härstädes. De övriga räddade blevo även för observation inlagda på sjukhus, men hava, den 13 innevarande månad, utskrivits och av Beskickningen förpassats till Hälsingborg, där de efter föregående avtal omhändertogos av rederiet för att vidarebefordras till respektive hemorter. Samtliga utgifter för sjukhusvård härstädes under lagstadgad tid hava för vederbörande sjukhus garanterats av rederiets för Bertha härvarande ombud, firman Holm & Wonsild, vilken även efter samråd med rederiet ombesörjt inköp av erforderliga klädespersedlar åt den räddade besättningen Befh har ännu icke varit i tillfälle att avgiva "Rapport om sjöolycka". Sjöförklaring kommer att avgivas i Hälsingborg. Räkning å utgifterna för kostnaderna för förplägnad och kostnad för besättningens hemresa till Hälsingborg komma sedermera att insändas.

Enligt uppdrag
E.Barck-Holst.

Dito till KK, daterat Köpenhamn 17.1.41

Enligt av Skeppsinspektören hos " Fyr - og Vagervaesenet" härstädes, av Beskickningen muntligen inhämtad upplysning, har positionen för Berthas vrak efter pejling beräknats vara 500 meter väst om "Rygen Lystönne" som l ligger på 55° 41′31,1″ N. bredd och 12° 41′44,3″ Ö . längd. När isförhålland

BERTHA 11.1.41

isförhållandena så medgåve komme positionen för vraket att noggrannare bestämmas. Skeppsinspektören uttalade vidare , att det område där Bertha ligger sjunken, icke kan befaras utan risk för minor. De riskfria farlederna vore utmärkta, men Skeppsinspektören ansåg det dock sannolikt att avmärkningen genom isen så påverkats,att det för en icke väl lokaliserad navigatör kunde vara svårt att följa den rätta farleden. Enligt uppgift från vederbörande läkare torde Berthas befh utskrivas från sjukhuset inom loppet av en vecka.

Enligt uppdrag
E.Barck-Holst

Bilaga nedan

Rapport over undersögelsen af minesprengt ss Bertha
Fra Em.Z.Switzers Bjergningsenterprise.

Köbenhavn 11.1.41

Kl 11.30 den 11.1 afgikk ss Aegir fra Köbenhavn for at undersöge en i sundet syd for Middelgrundsfortet minsprengt damper. Kl 11.50 passeredes havnemolerne og masttoppene af en sunken damper observeredes paa östsiden af Middelgrunden. Aegir stod taet syd om Middelgrundsfortet og fortsatte ned af Hollaenderdybet. Naer ved den sunkne damper flöd en meget havareret redningsbad og 2 redningsflaader. For at faa konstateret havn og hjemsted paa den sunkne damper gik Aegir paa siden af de 2 redningsflaaderog tog dem op paa sit fordek. Flaaderne var merkede "ss Bertha Helsingborg." - Aegir ankrede derpaa 75 favne syd for havaristen,förte en trosse over paa dens agtermast og hev agterenden tet op til havaristen. En pladsbestemmelse i forbindelse med oplodninger viste at skibet ligger i 15½ meter vand i en afstand 1,78 sömil retvisende syd 15° öst fra Middelgrundets fyr. Position lat N 55 41′32″ - long Ö 12 41′04″ . Havaristen staar paa ret köl og stever W¼N. Ved agterstaeven lodedes 15½ meter,ved forsteven 15 meter vand.Bunden nogenlunde fast lerbund. Ved dykkerundersögelsen fandtes paa BB side udfor luge 2 en indadgaaende bule der strekker sig over c:a 3 spanterum ,fra slingerkölen og 2 plader opefter. I bulen findes huller og aabninger paa op til 10″. Under broen i samme 2 pladeranger findes ligeledes en indadgaaende bule, der dog kun strekker sig over en spanterum. I og omkring disse buler mangler en del nagler. Agten for skadene er skibssiden tilsynelaende uneskadigt. Paa STB side forefindes lignende skader paa omtrent samme steder og i tilsvarende pladeranger,dog er disse buler og aabninger ikke saa store. Ligesom i BB side syntes STB side at vaere ubeskadigt agten for skaden under broen. Undersögelsen af skibet under slingekölen udfor luge 2 i begge sider kunde ikke foretages for koks der var gaet overbord . En del af dekslasten ,der bestaar af koks, laa endnu tilbage paa for - og akter dekket. Paa luge 4 er en del av

Bertha 11.1.41

lugedekslerne borte. Skorsten og fyrpladsventiler er ogsa borte. Kl 16 var dykkerundersögelsen tilemdebragt. Kl 16.25 lettede Aegir sit anker og afgikk til Köbenhavn. Kl 15.25 ankom Aegir til bunkerkuldepotet hvor de 2 redningsflaader ble sat iland og toldvaesenet underrettet om deres indbringelse.Aegir afgik derefter til sin stationsplads ved Nyhavnshoved.

Köbenhavn 11.1.41

H.Kreutzer

(på UDHP80c finns endast denna R.) Förer ss Aegir.
3514

KK memorial 5.3.41 KK vol 20

Under för handen varande omständigheter , och då befh dessutom var medvete om minerings- och isförhållandena i Öresund,borde han icke hava försökt taga sitt fartyg genom Drogden och angränsande farled Hollaenderdybet,utan att först hava signalerat efter lots.Skeppsinspektören för Fyr -och Vagerväsendet har även till Kungliga Sv.beskickningen i Köpenhamn inrapporterat att det område där Bertha ligger sjunken icke kan befaras utan risk för minor. Han ansåg även att bojar och sjömärken tillföljd av isens påverkan kunde hava rubbats ur sina angivna positioner,varför det vore synnerligen vanskligt att för en icke väl lokaliserad navigatör följa den verkligt min svepta leden. Det synes mig därför ejråda något tvivel om, xkkxx att befh varit oförsiktig som icke ombordtagit dansk kronolots eller annan tillförlitlig minlots vid passerandet av ovan nämnda farvatten.

Ex officio

Bo Bergström

Befh bemötande av ovanstående kritik

Red AB Magnus Stenbock,Hälsingborg 16.4.41 insänt till KK följande brev från Berthas befh, kapten Lock:

Till bemötande av KK anmärkningar mot mig ber jag få anföra följande: Det var min avsikt att taga vägen genom Flinträннan med anlitande av lots vid Skanör. Då vi anlände till det tyska vaktfartyget fingo vi emellertid besked, att vägen till Skanör var stängd och istället uppmanade man oss at fortsätta genom Drogden. Till ledning erhöllo vi en kartskiss med inlagda kurser.Först då vi hunnit halfva distansen genom Drogden fingo vi sikte på lotskuttern, men i samråd med mina styrmän beslöt jag att fortsätta på egen hand , då vi ju gingo i kända farvatten, och det på grund av issvårigheterna skulle kunna blifva vanskeligt nog att sätta lotsen iland igen. Sedan 1912 har jag varit befälhafvare på fartyg i Nord- och Östersjöfart och min Ie styrman var en synnerligen kunnig och erfaren man i samma trade Otaliga gånger har jagpasserat genom Drogden och i denna farled kände jag

BERTHA 11.1.41

mig fullt hemmastadd. Det är mot denna bakgrund som mitt beslut att ej anlita lots skall bedömas. Den omständigheten att det tyska vaktfartyget lämnade kartskiss med utlagda kurser synes mig varaett bevis på att man på officiellt håll anser att lotsning ej nödvändigtvis är påkallad. Inte med ett ord antydde man från vaktfartyget att vi löpte någon risk med minor i farvattnet. Om den af skeppsinspektören lämnade uppgiften är riktig, är det mig oförklarligt, att ingen varning riktades till oss då vi mottogo seglingsbeskrifvningen från vaktfartyget. I tyska farvatten tillämpas ju mycket strikta förordningar så snart minor konstaterats. Man blir då nödgad ankra och får ej fortsätta resan förrän minsvepning ägt rum. -Beträffande Sjötekniske konsulentens uttalande att fartyget sprängts av en förankrad mina, kan jag ej finna att sjöförklaringen gifver stöd åt ett sådant antagande.

Hälsingborg 16.4.41

Vidi BoB. E.Lock

KK BI memorial

P.M. 29.9.41

Angående ss Berthas minsprängning 11.1.41
och belöning till danska marinens transportbåt Kongedybet.

Red AB Magnus Stenbock har anhållit att kapten Madsen på Kongedybet tilldelas medalj för rådig handling och visad hedrande pliktuppfyllelse vid räddningen av Berthas folk. Sjötekniske konsulenten anser att ingen särskild minfara förelåg, att Bertha sannolikt sprängts av en av drivis tidigare utsläpad kontaktmina, att Switzers Aegir ett par timmar efter explosionen gick ut till vraket somsjunkit på 15 meters djup.Relativt liten risk torde ha förelegat för grundgående fartyg att ta sig fram till platsen. De 13 männen, inklusive 5 skadade,var redan på flottarna då Kongedybet komtill platsen, men har otvivelaktigt kapten Madsens behjärtansvärda ingripande påskyndat de skadades ilandförande, där de kunnat erhålla nödig läkarvård. Jag hemställer därför vördsamt att KK måtte tilldela kapten Madsen Kollegii mindre silverpokal för dennes raskt utförda och maktpåliggande arbete.Detta även som en kopmensation för hans pekuniära utgifter i samband med - enligt dansk mäklerifirma - "hyppige besök og viste forskellige opmaerkelser " gentemot de skadade på sjukhuset.

Ex officio Bo Bergström

Lästen SKNEVII 299

1439 ton Westfalisk koks (Grosskoks), försäkrad för 46600:- av befraktaren AB Linné, Dahllöf & Co i Göteborg i Allmänna Försöäkringsbolaget.
Frakt & intresse assurerats i Mälaren för 55000:- av Larssons Skeppsmäkleri

Forts

BERTHA 11.1.41

Lasten forts

1145½ ton av lasten bärgades i läktaren från Switzers in till Wildersplads i Köpenhamn. Proveny på 83621:50 kr. vid försäljning i Danmark.
SKN 19.2.41 för frakten utbetalat 27.977:18
SKN 14.3.41 för lasten -"- 46576:49
SKN 29.3.41 för intresse -"- 14.148:99 = totalt 90.200:53
SKN proveny 16.7.41 32.270:31 från Theo.Kock (Inkl 300:- för sålt vrakgod
Nettoförlust för SKN 57930:42

SKNEIII 195

DYKARRAPPORT. SWITZERS. DATERAD 16.5.41

Daekket:
Alt opstaande lige fra for til agter er raseret,knaekket,bukket og forvredet.Midtskibs er alt vaekk til ned i höjdemed baaddekk. Agterkant af luge 2 er buet forefter fra hjörne til hjörne. Forskoddet ind til mellemdekket er trykket forefter ioverkant ,og i STB og BB er det sprengt fra skibssidene fra hoveddekk til saloondekk, om STB er det c:a 2 favner fra skibssiden mot midtskibs ligeledes sprengt fraa overkant langs med saloondekket, om STB saavel som BB er fra forskoddet ind til mellemdaekket og til agterkant af saloohuset skibssidene spraengt fra langs med rendestenerne.Om STB er der en aabning paa c:a 5". - Paa agterkant af saloonhuset er dekksplankerne knaekket imellem huset og skanseklaedningen saavel om STB son BB. I BB si c:a 3½ favner agten for agterkant af saloonhuset er flere daeksplanker knaekket, samme sted har en pladesamling op og ned i maskincasingen begive sig og flere nagler mangler. Paa for- og akterdekken ligger det koks over det hele.
STB side: Ankeret ligger tvaers ud om BB med c:a 40 favner kede ute,
Fra forstaevn og til ud for c:a agterkant af lugebnr 1 er skibet fri af bunden med c:a 2'ved staevnen. C:a 2'foran for agterkant af saloonhuset er skibssiden revnet fra dek til slingerköl, den överste pladebredde vender noget udad paa agterkant og ungefär ved hoveddekket, er pladerne forskobbe over kinanden c:a 1'. C:a 3½ favner agter for revnen er c:a pladerne fra slingerkölen og 2 plader opefter böjet noget indad imellem 2 spanter, og c:a 3 favner agten for denne skad er pladerne fra slingerkölen og 3 plader opefter böjet noget indad mellem 2 spanter. Fra revnen og til sistnaevnte skade er pladen, hvorpaa slingerkölen sidder, ogpladen ovenfor paa flere steder lettere bulet. Haelen staar paa bunden.
BB side: Ankeret er faldet lige i bund. C:a 2'foran for agterkanten af saloonhuset er skibssiden revnet fra dek tillslingerköl og pladerne vender udad og indad naermest som de er trykket noget sammen, det störste aabning er foroven c:a 1½'. Cirka 3½ favner agten for revnen er skibssiden buet

BERTHA 11.1.41

udad til en pladebredde fra dekket og felre nagler mangler. C:a 3 favner agten for denne skade er pladerne fra slingerkölen og 3 plader opad buet indad imellem 2 spanter og fra revnen og til sistnaevnte skade er pladen, hvorpaa slingerkölen sidder, og pladen ovenfor paa flere steder lettere bulet.

København 16 mai 1941
J. Månsson
Dykker

Otänkbart att lyfta och reparaera fartyget

I följebrevet till ovanstående rapport skriver Switzers attx fartygets skador är så stora att det i föreming med bärgningskostnaderna vore otänkbart att lyfta och reparera det. Danska Marinministeriet vill ha vraket avlägsnat eller bortsprängt. Vid bort sprängning måste allt skrot upptagas så att det somåterstår av skrovet ligger i nivå med havsbotten. Om Marinministeriet skall ombesörja detta kräver det en garanti på c:a 30.000 kr för arbetets utförande. Av kokslasten har hittills (19.5.41) 720 ton bärgats och Switzers hoppas vid gynnsamt väder kunna bärga övriga 300-400 ton inom 8 dagar. SKN erbjöd 26.5.41 Switzers att få köpa vraket men Switzers förklarade sig 30.5 icke intresserade av att hugga upp vraket. "Det af vort bjergningsmateriel der kunde taenkes anvendt til ophuggning paa stedet,er engageret langt up ifremtiden."
27.5.41 skrev Rederiet till SKN: " Det varju tråkigt att rapporten från Switzers skulle vara så nedslående. Vi hade ju hoppats i det längsta att det istället skulle visa sig att skadorna inte varit så stora som man först haft anledning antaga och vi hadeju så gärna velat haft båten tillbaka igen,Vi kalla nu tillsammans vår styrelse för att förelägga Edeet brev för densamma och skola om någon dag lämna Eder vårt slutliga besked."
29.5. skrevrederiet till SKN att det varinförståttmed att fartyget måste betraktas som totalförlust. 3.6.41 utkvitterat rederiet kr 360.000:-
10.6.41 fick rederiet för effekter 10462:50

Theo.Kock,Köpenhamn till SKN

(Det stod redan från börjanklart att Switzers måste sköta en ev. bärgning eftersom vraket lågpå dansk territorialvatten. Theo.Kock i Köpenhamn varit förmedlingslänk för SKN ifråga om vraket.)

I brev 13.1.41 skrev Theo.Kock: " Saavidt vi kan fprstaa er kaptajnen sejlet op genneom Kongedybet uden lods, og skal vi bemerke,at Bollenderdybet under de nuvaerende forhold ikke kan benyttes, men daa kaptajnen ligger paa hospitalet har vi ikke faaet oplyst hvilke sejldirektioner han har faaet fra vagtskibet. 13 mand er blevet inlagt paa hospitalet men deraf er de 8mand idag blevet ~~udskrevet~~ Udskrevet."

Forts

BERTHA 11.1.41

Theo.Kock till SKN 18.1.41

Meddelat att minsvepning kring Berthas vrak inte kunnat göras på grund av det svåra isläget i Öresund . "Og en minerydning er nödvendig i det Holl-



Öresund den 15.1.41 utanför Malmö
Fastfrusna fartyg. Ingen trafik möjlig.

aenderdybet i lengre tid ikke har vaeret eftersögt for miner, da farvandet ikke er blevet besejlet. Isforholdene forvaerrer sig dag for dag og er idag saa alvorlige at selv isbryderne har vanskeligt ved at klare sig i sundet."

Theo.Kock till SKN 15.2.41 meddelat att isen fortfarande omöjliggör bärgning. På frilager i Köbenhavn upplagst div. kläder och annat från Berthsa bl.a en pakke maerket Lindquist, en pakke maerket O.Olsson, en dito maerket Linhard Olesen / Arvid Olsen / Kvindquist/Petterson resp. Gunnar Hallén .

Theo.Koch till SKN 30.4.41 "Efter at dernu er fortaget minestrygning ved Bertha, gik Switzers ud igaar for at paabegynde bjergning, men da masterne og takelagen er vaeltet, dekshus forskubbet etc bliver det lidt oprydnings arbejde, inden bjergningen kan paabegyndes, men vi skulde tro at der i löbet af en dag eller to skule komme ladning ind."

Theo.Kock till SKN 19.5.41 : Switzers hittills bärgat 757 ton koks.

Dito 3.6.41 : Meddelat att 1145½ ton koks bärgats vilket till priset 75 kr per ton medför en proveny på 83621:50. SKN medgivit att 50% av beloppet går i bärgarlön till Switzers ochatt resten tillställs SKN = 41810:75 Dkr.

BERTHA 11.1.41

Theo Kocks räkning till SKN 18.8.41 slutade på 16914:22

Kochs sålt vraket för 12300:- , 2 flottar och div. utrustning för 600:- och ankare med kätting för 9978:50
SKN utbetalt till Switzers 50% bärgarlön å nettoprovenyet på ankare och hkätting = 4872:86
Netto tillSKN 16914:72

Effekter

Totalförlust etc se sid 8.
För effekter utbetalade rederiet 11867:50 och fick från SKN 10462:50
Kapten Locks lista,skriven i Hälsingborg 3.3.41, upptar kläder etc för 1814:- samt sextant 175, naut.litteratur 70, observationsur 50, förstoringsglas 5:- " Ävenledes förlorades en del prydnadssaker såsom kuddar,dukar,och div. konstföremål samt toilettesaker,fiskeredskap mm"
2e maskinist Olsson förlorat 23 karats vigselring 48 kr, en 18 karats kamratring 40:-, fickur med kedja 60:-, en elextrisk lampa 5;-
Lättmatros Lindquist förlorat en slät guldring,18 karat, 36:- och en ny läderväska värd 50:-
Maskinelev Hallén förlorat klocka och plånbok 60:-

Egna noteringar

Luftfällda magnetminor i Drogden

Ritzaus Bureau,Köpenhamn, uppgav 13.1.41 att det område där Bertha minsprändes länge varit spärrat p.g av luftfällda magnetminor.Kl 10.30 den 11.1 passerade Bertha Nordre Röse fyr mellan Kastrup och Saltholm,strax norr om fortet Tre Kronor, och kom in det farvatten norr om Dragör där Kongedybet och Holländerdybet möts. Kl 10.50 inträffade explosionen som träffade under bryggan så att fartyget höjdes i vatbnet och bräcktes midskepps för att sedan inom 4-5 minuter sjunka med stäven före och livbåtar och dävertar sönderslagna. Kokslast rasade överbod på sidorna och all inredning hade slagits sönder. I Karthytten klämdes Ie styrman fastunder ett tungt skåp och ropade på hjälp. Ie styrman Assarson som varit ombord sedan 1934 och tidigare varit på B.O.Börjesson och Tilia Gorthon, låg på rygg med benen fastklämda. Lättmatros Evald Berg från Oxelösund sökte hjältemodigt in i det sista baxa upp skåpet men måste rusa ut då vattnet forsade in i hytten och bryggan sjönk under ytan. 18-årige utkiken Helge Petterson hoppade överbord från backen.Då frivakten kom utrusande på däck direkt från kojerna låg BB brädgång redan under vatten och det var bara att hoppa direkt ut i det 0-gradiga vattnet. Lufttemperaturen var -14°. Bertha kantrade över åt BB och flottarna

BERTHA 11.1.41

Rasade överbord med däckslasten och på dessa räddade sig de simmande upp. De svårt skadade bistods av sina kamrater. 11 man tog sig upp på förflotte och 2 man på akterflotten. Ie styrman och de 3 som haft vakten i maskin saknades. Efter 15 minuter kom danska marinbogseraren "Kongedybet" till platsen, befh underkvartersmästare H.R.K.Madsen, och tog trots stor minrisk upp alla de skeppsbrutna av vilka många var nästan nakna, kocken svårt bränd, matros Lithander illa skadad i ryggen med kotfraktur, 2e styrman med 2 brott på högra överarmen och blödande skallskador, stuert Nilssc ohyggligt skadad med nästan alla ben i kroppen krossade. Befh Lock var blåslagen och chockad. Vid kaji Köpenhamn väntade ambulanser och läkare. Alla räddade fördes till Rigshospitaletoch Marinehospitalet, men 8 man kunde lämna efter ompåästring och kunde efter ekipering hemsändas över Hälsingborg dit de kom måndag e.m 13.1. Bertha var Hälsingborgsflottans 18:de krigsförlust vartill 4 fartyg konfiskerats av tyskarna. Ie styrman Assarsons tvillingbroder, sjökapten Knut Assarson,Råå,46 år, dödades i augusti 1942 i Lissabon vid en olyckshändelse ombord på ss Mauritz av Råå. – Kl 100f.m. sön 13.1.41 i lättande snötjocka minsprängdes och sjönk ss Brechsee av Bremerhaven på 688 brton (B.01 i Stettin)i en isråk mellan ~~Middel~~ Oscarsgrundet och Kalkgrundet utanför Limhamn och sjönk med tjutande ångvissla. Lotsen John Strömberg kastades från bryggan ner på fördäck där han blev hängande över en luckkarm och kvicknade till då vattnet nådde honom. Ie styrman klämts fast i karthytten men kunde befrias i tid. Kocken Helmut Sachs skållats och lättmatros Hans Scroeder brutit ena smalbene t. SS Kjell av Sthlm, som var i Flintränna, tog upp de 14 ombv som av Röda Bolagets Dan infördes till Malmö.Brechsees vrak sprängdes 1843-44 ner till 7meters djup och lasten av makadam och stenskärv jämnades ut så att det fria djupet påplatsen i maj 44 var 6 meter.

Historik

Lastångare på 1216 brton byggd 1906 vid Wood,Skinner & Co ltd i Newcastle av stål. (Ex Östanvik, Ragnar) L. 70.9 B. 10,8 Tillhörigt red AB Magnus Stenbock (Skeppsmäklare Erik Påhlsson) i Hälsingborg. Inköpt juni 1932 som Östanvik från Norrköpings redAB (O.A.Blom) i Norrköping som 1916 köpt ss Ragnar från red AB Sigurd (Sigurd Hedberg) i Malmö för vars räkning honbyggts 1906 för 17000 pund. Systerfartyg till Vestanvik.(Se 8.2.42) Welldäckad, 4 luckor, 2 master, 4 bommar, 4 ångwinschar. 1800 dw 600 ihk Hade en del kollisioner genom åren men inga större haverier.6.8.38 kolliderade Bertha utanför Smygehuk med en dansk ångare då hon var på resa Trångsund-Aberdeen med trälast och fick skaodr över vl.

NANKING 17.1.41

TRÄFFAD AV ÅTTA BRANDBOMBER VID LUFTWAFFERAID MOT AVONMOUTH.

Journalutdrag

Tors 16.1.41 Hamnliggande i Avonmouth ((samma som Ragnhildsholm 4.1.41))
Kl 19.15 gavs flyglarm men inga skador anställdes på fartyget under de följande bombningarna av dockområdet.

Fre 17.1 Kl 02 återkom flygarna och fortsatte attacken som varade till omkring kl 05.Härunder träffades fartyget av 8 st brandbomber medan flera högexplosiva bomber sprängdes i fartygets närhet.BB förliga livbåt, båtdäcket om BB och trädäcket förut om BB antändes och presenningerna på 3ans och 4ans luckor (3 st på varje) splitterskadades. På övre bryggan sprängdes 3 fönsterrutor och på undre bryggan en ruta. Samtliga bränder släcktes i så god tid att inga skador uppstod.

Lör 25.1 Firma J.Richards förnyat de rutor som sprängdes sönder den 17.1

Newport 29.1.41

P.Wästgerd, 2e styrman
Henry Ambrusson, 3e styrman
Jan Sjöcrona, Befh

Egna noteringar: 177 plan mot Avenmouth.

177 plan ur Luftflotte 3 med baser i Frankrike fällde kvällen den 16.1 och natten till 17.1 124 ton sprängbomber och 1480 brandbombskanistrar över staden Avonmouth och dockorna & industrierna norr däom. 52280 brandbomber med el. tändning spreds ur kanistrarna över området men bränderna blev inte så omfattande som beräknat. 2 tyska plan gick förlorade. Andra plan anföll lv-batterierna runt Avonmouth i låganfall och bomber föll under natten över Bristol, Southampton, Plymouth,Portland, Bournemouth och Isle of Wight. Natten var klar med dimma lokalt men norrut låg moln med snöbyar över Wales Raiderna mot Avonmouth pågick 19.30 - 05.08. Både lv-eld och strålkastare var ineffektiva. Magasin med olja och livsmedel i dockorna övertändes. LV var i aktion hela natten i Bristol, Plymouth, Portland, Brooklands,Bramley, Yeovil, Cardiff, Slough, Gloucester, Portsmouth, Pembroke Dock ;holton Heath och i London. 33 plan fällde under natten magnetminor utanför Milfors Haven, Falmouth, Plymouth och i St Brides Bay.

T Fredh; Utanför Spärren (1983)

Matros Malte Mattsson, Stockholm, berättar:

Vi låg med ss Nanking i Liverpool och lossade en last av slipers från Indier På natten började det slå mot däcket.Vi trodde först det var slipers som föl ur slingan vid lossningen.Slagen fortsatte dock och samtidigt började sirenerna tjuta. När vi kom upp på däck låg det flera brandbomber där. De expolderade inte men utvecklade en oerhörd hetta. Hela besättningen högg i för

NANKING 17.1.41

att försöka baxa upp bomberna på brädor för att sedan vräka dem i sjön. Stuert ville gärna ha en mindre bomb som souvenir och försökte själv att rulla in den i sin hytt. Den övriga besättningen satte stopp för detta och först sedan bomben släckts fick stuert sin souvenir. ((Hur kan man referera något så idiotiskt?)) På kvällen kom kocken på Sveaångaren Ring över till Nanking och förklarade att han inte ville stanna en minut till på Ring. Han hade legat i sin koj när en kula gick igenom ventilen och borrade sig in i kudden några cm från hans huvud.

Assurans SKNEIII 203

Journalutdraget inkom till SKN från rederiet den 27 maj 1941.
Den 29.1.43 översände rederiet till SKN 2 räkningar, en från J.Richards, Ship Repairer,North Dock,Swansea,utställd 25.1.41 till Captain & Owners Nanking, på £ 5.10.0 för insättning av 5 fönsterglas på bryggan;, Och en räkning från S.Oppenheimer & Co Ltd i Rangoon,Burma,utställd 13.5.41 på 945 rupees (= 1228;50 kr) för 4 nya presenningar till luckorna.
"Övriga i journalutdraget omnämnda skador ha blivit reparerade ombord."
SKN 9.2.43 ersatt rederiet med 912;23 (1/3 avdrag för presenningarna)

Historik

Se 29.4.43 då Nanking sänktes av en ubåt
Se även stormskador 17.10.42

NEVA 20.1.41

MASKINHAVERI I STORM, FÖRLORAT KONVOJEN, ETT LÄTT BYTE FÖR UBÅTAR

Rapport

Avgick fre 17.1.41 från Gibraltar i konvoj destinerad till UK med rums- och däckslast av 710 stds pitprops. Däcklasten för & akter till 12' höjd surrad med kätting och skruvar. Djupg F 15' - A 18'. 20 ombv.
Mån 20.1 fått maskinhaveri 360 mil W Gibraltar i WSW storm med svår brytande sjö och regntjocka. Befh & 2e styrman på bryggan. Skda (SKADA) å pupmar (PUMPAR), kondenser och delvis på BB ångpanna samt packningsboxar till maskinen. Förlorat konvojen. Trots ubåtsfaran och hårt väder lyckats nå Lissabon som nödhamn 24.1

Journalutdrag

(Fört på norska av 1e styrman Hjellestad)

Fre 17.1 kl 17.20 lättat ankar på Gibraltar redd och under befh ledning avgått i konvoj. Styrt varierande kurser efter konvojledarens resten av dygnet.

Lör 18.1 Omväxlande fart och kurser efter konvojledaren. Tilltagande vind & sjö med svår överspolning från BB sida.

Sön 19.1 Omväxlande fart, följt konvojledaren. WSW dyning med sättning och mycken överspolning, skyad luft med regnbyar, tilltagande vind och sjö.

Mån 20.1 WSW storm, regnbyar, skyad, disig luft, hög brytande sjö. Fartyget arbetar tungt i sjön med sättning, slingring och överspolning. Fart och kurs efter konvojledaren. På e.m regntjocka. Kl 17.15 började ånga strömma ut från maskinrummet och maskin stoppades nerifrån maskinen. Sedan befh företagit nödvändiga styrmanövrer för att få fartyget på sida om konvojkolonnen utan att kollidera, sprang han mot maskinrummet och möttes då av chiefen som upplyste att pluggen i vattenståndsglaset på pannan sprungit sönder och att det var omöjlig att stänga av ångan. Befh beordrade då chiefen att släcka fyrarna underpannorna. Ångan fortsatte att strömma ut till kl 20 då man lyckades få den avstängd. Konvojen var då ur sikte och fartyget drev vind för sjö, svårt rullande och överspolat och erhöll efterhand stark BB slagsida. Sedan ångan avstängts visade det sig att det bara var vattenståndsglaset som hade sprungit sönder. Vattnet hade minskat i båda pannorna. Nytt vatten pumpades in i STB panna och ånga togs sedan upp igen så "hurtig mulig". Storm med skyad luft, åska och skyfall. Hög brytande sjö. Fartyget tog svåra brott över sig och arbetade tungt i sjön med stark slagsida.

Tis 21 1 kl 01 var ångtrycket så pass upptaget att maskin kunde arbeta långsamt. Sedan vatten pumpats in i BB panna togs ångan upp även på denna. Kl 04 ökades farten sedan BB panna tagits i bruk. Maskinpersonalen i arbete hela natten. Befh räknade med att kunna nå konvojen om några dygn. Kl 05.45 kom 2e maskinisten upp på bryggan och sade till befh att det

NEVA 20. 1. 41

var omöjligt att fortsätta resan enär packningsboxarna på maskinen hade börjat läcka på grund av det låga vacuumet till maskinen och att de nödvändiga pumparna var obrukbara. 2e maskinisten bad befh uppsöka närmaste hamn för provisoriska reparationer. Kl 05.55 sattes kursen påLissabon som närmaste hamn och där man antagligen även skulle kunna få prov rep utförda

Ons 22.1 Akterlig vind och sjö. Varierande kurser under dygnet alltefterom vacuum kundeerhållas på maskinen.

Tors 23.1 kl 11 05 var fartyget vid lotsstationen men ingen lots stod att se. Fartyget drev upp mot vind och sjö. Varierande kurser efter befh anvisningar. Fått lots kl 13.30 i SW kuling med regntjocka. Styrt efter lotsens anvisningar in mot Lissabon och ankrat på Lissabons redd 16.40 för klarering. Kl 17.15 lättat ankar och fortsatt längre in i floden och ankrade 18.20 på av lotsen anvisad plats. Svenske vicekonsuln kom ombord och ombads av befh attvara honom behjälplig att få reparationer utförda

Fre 24.1 kl 12 kom lots och 2 bogserbåtar och fartyget gick in till Alcantaradockan och förtöjdes långsides ettannat fartyg. Fått verkstadshjälp och påbörjat öppnandet av kondenser och pumpar för besiktning och anbud för reparationens utförande.

Utdrag ur maskindagboken

Fre 17.1 slaggat och tagit upp ånga. Kl 14.10 varierande farter efter maskintelegrafen från bryggan

Lör 18.1 Ångtryck 14 kg, vacuum 50 till 45, fyllning 62, slagantal 73. Börjar bli grov sjö, vacuumet går nedför och kondensorn vill bli varm. Länsat 5ans tank för att få upp farten.

Sön 19.1 Ångtryck 14 kg, vacuum 47, slagantal 68-69.

Mån 20.1 Ångtryck 14 kg, vacuum 47-48, slagantal 69. Kl 17.15 var det stopp i maskien. Orsaken sade 1e maskinisten att det var proppen på glasrörsarmaturen som sprungit. Rusånga överallt. Vi försökte gång på gång att gå ner men det var så mycket ånga som rusat ut så det var omöjligt att andas. Vi drog ut fyrarna ut STB och BB pannor och kl 20 kunde vi få avstängt. Då hade vi så mycket vatten i eld- och maskinrum att fartyget fick stark slagsida, samt var det full storm. Kl 20 började vi ta in vatten på STB panna, samt började ta upp ånga igen för att fortast möjligt kunna få maskien igång igen, men det var svårt att få läns med barlastpumpen.

Tis 21.1 kl 01kunde vi börja få maskinen igång för sakta fart med STB ångpanna. Tagit in vatten även i BB panna och eldat på. Kl 04.00 kunde vi ge halv fart. Kl 05.45 gick jag upp på bryggan till kaptenen och bad om att få komma till närmaste hamn för packningsboxarna började nu läcka i maskinen

HEMLIG

NEVA 20.1 41

så det var svårt att smörja maskin och upplyste om detta. Ångtryck 12 kg, vacuum 35 - 33-37, slagantal 67

Ons 22.1 Ångtryck 12 kg, vacuum 33 - 28-30, slagantal 67

Tors 23.1 Ångtryck 12 kg, vacuum 35- 30, slagantal 52-49
Kl 16 20 väl i maskin, ankart på Lissabons redd.

Fre 24.1 Förhalning från ankarplatsen till hamn med maskins hjälp - varierande manövrar. Bottenblåst BB ångpanna för rengöring och eftersyn. Även börjat reparationsarbetena i maskin.

Mikael Burgess	G. V. Svensson	W. Kuuskman
1sta maskinist	2e maskinist	Donkeyman

Crew List x

Befh Johan Gunnar Sundman, Renstiernasgatan 20, Sthlm, 2.8.84 (23 12 40)
1e styrman E S Hjellestad, 17.11.97 (N)
2e styrman Oscar Sandahl, Hogum Selonga, Sundsvall, 31.1.98 Fjelie, Malmöhus (På Neva sedan 26.11.40) Uppgifterna från sjöförkl.
Chief Michael Burgess, Dublin, 6.9.12 Dublin (Irish) (4.1.41)
2e maskinist G V Svensson, Hälsingborg, 17.4.04 Sthlm (3.12.40)
Stuert A Johansen, 19.2.09 (N)
Kock A Noberto, 20.4.01 (Portugis)
Mässuppassare Kjeld Pedersen, 3.6.01 (N)
Seamen Johan Edwards, 9.2.13 (E)
Seamen James Westwood, 19.2.15 (E)
Seaman Fred Cheshire, 31.3.15 (E)
Seaman E Whitehead, 15.2.15 (E)
Seaman L Andersson, 20.6.17 (Svensk)
Seaman H Tomsonn, 7.5.05 på Wormsö (Est)
Donkeyman W Kuuskman, Tallinn, 25.5.16 (Est) (Nov 40)
Smörjare Th Pedersen, 11.6.20 (N)
Eldare H Birkeland, 24.11.19 (N)
Eldare P Roswold, 1.8.02 (N)
Eldare K Andersson, 17.9.11 (Svensk)
Lämpare Olof Förde, 9.6.20 (N)

Besättningen: 5 svenskar, 7 norrmän, 4 engelsmän, 1 irländare, 2 estländare, 1 portugis

---

KK memorial 6.3.41 Ej för publicering

Nr 30 H

Orsak t olyckan: Maskinhaveri Ex officio Bo Bergström

kk (H) vol 22

NEVA 20 1 41

Consulat Génerale de Suède Lissabon 29 jan 1941
Lisbonne PAR AVION Nr 5 Bilag
259

Kungliga Kommerskollegium
Stockholm

Hermed har jeg det äre at fremsende avskrift av sjöförklaring med bilage,avholdt paa generalkonsulatet den 28 januari 1941 i anledning sjöolycka ombord pa ss Neva av Helsingborg,reg nr 7408.

Likaledes vedlägges kvittering for salär betalt til de 2 bisidderel tilsammen kr 50 00 , som generalkonsulatet tör ~~xxxxxxxe~~ imötese sig refunderet.

(Inkom KK 17.2.41) Simon Hansen

Egna noteringar

Neva sänkt den 22.1.43

Endast 2 man överlevde då Neva 22.1.43 torpederades kl 06.26 på resa till Reykjavik. Befh var då Gustaf Bertil Ahlström,tidigare 1942 misnpränd på Thyra. Av de övriga fanns ingen kvar ombord från januari 1941.
Neva låg i Carontes i juni 1940 och kunde föst 20.7.40 avgå till Huelva enligt UD H 1367.- inga detaljer lämnas.
För övriga data om Neva se 22 1 43)

HEMLIGHÅLLANDE AV SJÖFÖRKLARINGAR 20.1.41

I cirkulärskrivelse 20.1.41 anhöll Foreign Office,London, hos UD att sjöförhör och sjöförklaringar vid svenska konsulat tills vidare skulle inställas. B.G.Prytz vid generalkonsulatet i London skrev 12.3.41 till UD att " konsulaten i Belfast,Cardiff, Glasgow,Grimsby,Hull,Leith,Liverpool, Newcastel,Sunderland och Swahsea samt i Gibraltar,Malta, Aden och Singapor ha instruerats iakttaga största försiktighet och sekretess vid sjöförhör och sjöförklaringar. Instruktionens text bifogas jämväl."

Skrivelse Londonbeskickningen 27.2.41 till Foreign Office
The Right Honourable Anthony Eden,M.C,M.P etc etc

Sir! The contents of Your circular note No W 16/16/49 of the 20th January last requesting that consular courts of enquiry held in respect of the loss of the Swedish merchant ships while in convoy, should be suspended during the war,have been submitted to my government and I have een instructed to answer as follows. - As you presumed in your note,these enquiries are ewquired by swedish law and cannot be abolished waithout a change of law.Such a change would involve a considerable amount of time and also the sanction of the parliament. The swedish government moreover consider the enquiries indispensable for various reasons ,interalia for purposes of the insurance of the vessels and their crews. In order to obtain the result you have in mind,the swedish government have,however,introduced the following arrangements with regard to maritime declarations and enquiries in respect of swedish ships lost as result of war action. The swedish authority concerned,the Boars of Trade, will treat as secret in accordance wit the swedish secrecy act,all reports and minutes referring to matters arising from or connected with war at sea and which,it is presumed, a belligerent power wishes to keep secret. Such documents will not be made available to the public; if ,however, the Board of Trade finds that secrecy is not required by reason of internal considerations,it will allow the public access to documents of this kind.

According to the swedish secrecy act,interested parties are allowed to have access to secret documents. The Board will,however, undertake to see that guarantees will be secured preventing records regarded as secret from beeing brought to the knowledge of unauthorised persons. All swedish legations and consulates dealing with maritime matters will be instructed to avoid publicity as much as possible in matters of this kind.

I trust that,through the action taken by my government,all inconvenience to British interests will be avoided.

I have the honour to be
with the highest consideration,
Sir,
Your most obedient humble servant.
B,G,Prytz

Hemlighållande av sjöförklaringar 21.1.41

Svenska generalkonsulatet i London sände 4e mars 1941 ut följande hemliga skrivelse till konsulaten :

Confidential

Dear Sir,

It is evident taht at present informatuon of varying nature connected with swedish ships sunk or damaged by war action is likely to be if interest to the belligerents.It is also evident that in the interest of swedens's neutrality publicity should be avoided in the these matters, and that ,as far as possible,such matters should be treated with discretion. It goes wiathout saying,therefore,that care should be taken to prevent unauthorised persons from being present at maritime inquiries and at similar proceedings regarding damage resulting from war action .The findings of these inquiries and other documents connected with such matters should be kept under lock and key and should not be made available to any parties other than tye swedish authorities concerned,without the special written permission of ths office.

Persons present at maritime declarations and inquiries regarding incidents of the above nature should be adviced not to disclose to unauthorises persons any fact reported or opinion expressed during the proceedings.

Yours faithfully
For the Counsul General
Aug. von Hartmansdorff
Consul.

KK promemoria (H)

KK sjöåklagarens PM i detta ärende (hemlighållande av vissa sjöförhör och sjöförklaringar) översändes Stockholm 1.2.41 till herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet, avslutat med:" Kollegium biträder slutligen vad av sjöåklagaren anförts om angelägenheten att pressen informeras om önskvärdheten av att detaljupplysningar angående sjöolyckor av svenska ifrågavarande slag icke varda publicerade,även om pressen direkt av sjömän eller andra vinner upplysning därom."

UDHP80c 3509

Foreign Office 20.1.41

i cirkulärnot till de allierade och neutrala makternas representationer i London anhållit att så länge kriget varar ,konsulära sjöförhör måtte inställas med avseend på fartyg vilka blivit sänkta under färd i konvoj detta på grund av risken för att fakta av hemlig beskaffenhet genom förhören bliva kända för fienden.

==========

"OPERATION RUBBLE" 23.1.41

LYCKAD UTBRYTNING AV FEM NORSKA FARTYG FRÅN GÖTEBORG TILL ENGLAND

Tors 23.1.41 kl 14.30 löpte 5 norska fartyg under ledning av captain Binney,R.N., ut från Göteborg där de legat tillsammans med 14 andra norska fartyg sedan den 9.4.40 . Fartygen ämnade i en av Royal Navy organiserad operation Rubble söka bryta sig ut genom Skagerac spärren och nå England. De hade alla värdefulla laster av bl.a kullager.- Fartygen var Elizabeth Bakke på 5450 brton, John Bakke på 4718 brt, Taurus på 4767 brt, Tai Shan på 6962 brt och motortankern Ranja på 6355 brton. Ute i Nordsjön väntade Brittiska kryssare ett 70-tal sjömil W stavanger. Samtidigt löpte slagskeppen Scharnhorst och Gneisenau ut från Kiel med kurs nordvart i en tysk aktion som avsåg att få dem i Atlanten. Hade Binney känt till detta hade han aldrig låtit sina fartyg lämna Göteborg. Nu passerade de tyska förbanden på natten mycket nära den 5 norska mörklagda utbrytarfartygen i Skagerack, men lyckan stod dem bi och den 24.1 mötte kryssarna Aurora och Naiad konvojen som fortsatte norrut längs Norska kusten till i höjd med Egersund kl 16 (24.1) då tysk flyg upptäckte den. Det var strax före mörkrets inbrot Planen besköt Ranja som genomsållades och fick livbåtarna förstörda och hennes svenska styrman Nils Rydberg dödades av 5 kulor.Även 2 bomber fällde Kryssarna öppnade eld och kursen sattes mot Kirkwall. Rydberg blev utbrytningens enda dödsoffer. Den 25.1 kl 09.27 löpte utbrytarfartygen in på Kirkwalls redd och Operation Rubble hade intagit sin plats i den Brittiska sjökrigshistorien. I april 1942 sökte 10 norska fartyg göra om försöket men då var tyskarna på sin vakt. 6 av fartygen sänktes och de andra 4 måste återvända till Göteborg.

GG 104 LINGARD 25.1.41

MINSKADAD I SKAGERACK SAMTIDIGT SOM 6 ANDRA BÅTAR FICK MINOR I TRÅLARNA.

Sjörapport

Lör 25.1.41 kl 08 gick vi ut från Hönö och satte kurs åt WtS. Vädret var disigt med svag ostlig vind och stark SO ström. Isskimmel låg över så go som hela havet med endast någon mindre vak. Vi satte ut trålen i W kante av djupa rännan och drog först västvart och sedan mera åt WNW. Vi voro c:a 10 båtar i sällskap. När vi drog in det andra draget exploderad en mina i trålen. Vi drogo då sydöver till en ren vak i isen för att kun ta upp trålen. När vi fick se lämmen vid sidan hade en mina fastnat på den. För att bli kvitt minan förde vi ut trålenigen,men då vi firat ut några få famnar exploderade minan rätt under STB låring.Kraften härav va så våldsam att vi förstfick en stor mängd vatten över oss så att båten fylldes jäms med brädgången och även i motorrummet.Samtidigt lyfte sig båten med aktern uppåt så pass högt att det för osssom var ombord kändes som om båten stod på ända för att i nästa ögonblick falla ner. Vid explosionen blev båten ganska mycket skadad.. Bordläggningen lossnade och får spikas om i båda sidorna från vanterna och akteröver. Flera spant i moto rummet knäcktes,motorrummet blev ramponerat,oljetankarna lossnade,skotet akter ommasten föll ner,däcksplankor lossnade,drevet vid skarndäck gick upp,däcksbjälken som mesanmasten står på sprang av ,kompassen föll ner och måste omjusteras,både kyl- och länspumparna gick sönder. Vidare förlorade vi trål, lämmar och 108 meter wire till ett värdeav 932:96. - Båten är 2 år 8 månader gammal.Hade båten ej varit ny och välbyggd hade deb inte kunnat mostå den hårda påfrestning som uppstod vid explosionen. Skador å båt & motor 1019:63 enligt bilagda räkningar från Berg & Johansons varv ,Hönö . Förlust av trål = 932:96
Summa kronor 2952:59

Hönö 25.2.41
Ragnar Olsson

Räkningar

Berg & Johanssons Slip & Mek.Verkstad,Hönö,14.2.41 debiterat 650:- för drivning av 2!3-delar av fartygets utsidor samt delvis drivning av skarn däck och stöttor inkl. beckning och sliptagning, samt för övriga reparationer 1369:63 (Prov. tätning, Isärtagning av pupmhus, eftersyn av kran dragning av bottenbultarna,srbete med kyl- & länspumparna samt luftbehållarens karan och rör, fastsättning av tankar, överspikning av kopparplåt över skallarna på bottenbultarna, fastsättning av bottensil,arbete med durkplåt i maskinrummet, undersökt lager, arbete med fäste för tjärpump och smörjkopp för hylsan, spikning av bordvägg och botten,lyft mesanmasten och gjort ny tvärbjälke för samma,samt reparation av inredningen i motorrummet.)

GG 104 LINGARD 25.1.41

Hilmer Johanssons Vadbinderi,Hönö Röd, 12.2.41, en trål med tillbehör 703:80
Jul.Albrechtsons & Co,Gtbg, 7.2.41,2 tråldörrar med gängor,kätting och schacklar 268:35
En cykelaffär och verkstad på Hönö reparerat radioapparaten för 31:-

Assurans

SKN ersatt med 1/3-dels avdrag till Lingards ägare 8.5.41 = 1469:27,varav 469:27 för trälen och 1000 kr à conto reparation i väntan på räkning ar.
Den 22.9.41 utbetalades slutlikvid 1002:53
SKN skrev 18.9.41 till VCF bl.a:" Vad beträffar reparation av radioapparaten á kr 31:- esrättes jämväl denna med 1/3-dels avdrag eller sålunda kr 20:67." Lingard var assurerad i SKN för 46000:-,redskap för 4000:-

Besättningen

Skeppare Ragnar Olsson, fiskarna Valfrid & Eskil Olsson, Amandus Olsson och Algot Karlsson, alla från Hönö Röd.

ÖVRIGA BÅTAR SOM FICK MINOR I TRÅLARNA 25.1.41

GG 170 Cyrene

Skeppare Elis Karlsson,Hönö, och 4 man.Lör 25.1 på morgonen gått ut från Hönö tillsammans med Lingard och de andra båtarna.Disigt, svag ostlig vind, stark SO ström,isskimmel över vattnet med en och annan mindre vak. Satt ut trålen i W kanten av djupa rännan.Första draget gick bra.Så vi tog upp trålenvid andra dragetochhade 6 famnar igen till lämmen då vi upptäckte att en mina fastnat i redskapen och kom uppflytande ett 10-tal famnar från STB låring. Vi firade ut varpen samtidigt som vi bogserade trålen,men strax därpå exploderade minan och då vi misstänkte att det kunde vara flera minor i trålen kapade vi wirarna, för att bli befriade från det hela.
Under tiden exploderade flera minor runt omkring oss i de andra båtarnas trålar varför vi skyndsammast måste komma ifrån detta fiskevatten.Vi hade tydligen kommit in i ett minfält.
Förlorat trål,lämmar och 275 meter wire för 1015 kr. SKN ersatt 676:17.

Cyrene fick f.ö ett tragiskt slut .Hon minsprängdes med hela sin besättning 6 man den 20.6.1945 i Skagerack.

GG 892 DISA

Skeppare Oswald Olsson,Hönö & 4 man.(Se Disa 1.6.40 bombad vid DoggersBank)
Kommit ut från HönöKlova hamn kl 08 den 15.1 tillsammans med en del andra fiskebåtar och satt kurs WtS.Första dragetgick bramen då andra draget pågått 30 minuter exploderade helt oväntat flera minor runt omkring och alldeles inpå oss.Vi girade omedelbart och satte kurs sydvart för att fortast möjligt komma ut ur minfältet. Då vi såg olyckan med Lingard som låg alldeles i vår närhet vågade vi ej fortsätta draget utan kapade skyndsamt trålen för att komma från platsen. Förlusten 1098:- Skn ersatt 732:-

GG 104 LINGARD 25.1.41

Forts övriga båtar som fickminor i trålarna 25.1.41

GG 315 ELISE

Skeppare Sigfrid Svensson & 4 man,Hönö. Gått ut kl 08 den 25.1 från Klova för att tråla sill i kanten av djupa rännan. "Då vi gjorde det andra drage fastnade trålen i ett minfält varför vi började hiva upp trålen. Då vi hade c:a 60 famnar igen exploderade en mina rakt öster om oss och omedelbart därpå en annan mina akter om oss. Vi firade ut trålen igen c:a 90 famnar ich kapade wirarna för att skyndsammast komma från minfältet. Förlorat trål,lämmar, 325 meter wire för 1145:07. SKN ersatt 763:38.

GG 191 Arizona

Skeppare Albert Larsson,Hönö och 5 man. "Då vi vid andra draget haft tråle i vattnet c:a 45 minuter fastnade den i ett minfält. Vi började då hiva in den tills vi hade c:a 50 famnar kvar, då exploderade flera minor i vår när het varför vi kapade främre varpet och sökte släpa trålen sydöver. Då exploderade en mina i vår trål.Vi kapade då även aktre varpet så att vi skyn sammast skulle komma bort från minfältet.
Den förlorade trålen värd 1050 kr. SKN ersatt 700:-

GG 925 BELTANA

Skeppare Albert Lisborg, Hönö och 5 man. "Då vi kommit uti västra kanten a djupa rännan satte vi ut trålen och gick först i västlig och WNW-lig riktning, Då vi voro i närheten av en vak tog vi upp trålen och satte ut den igen och satte kurs åt SO då en mina exploderade i Lingards trål tätt invid oss. Vi girade omedelbart åt SW menhade knappt hunnit utföra denna manöver förrän ytterligare en mina exploderade i Elises trål norr om oss. Vi vågade inte fortsätta draget utan togo upp trålen.Då vi hållit på härme en stund hördes åter en knall från en mina c:a 30 famnar ifrån oss.Härmed blev det klart för oss att vi och de amdra båtarna kommit in i ett minfält och vi vågade inte fortsätta upphivandet av trålen utan sågo oss nödsakade att kapa wirarna ochmiste alltså trålen med alla tillbehör. Wiren kapade vi 60 famnar från trålen men då vi hade spitsar vid 90 famnar måste vi kassera ytterligare 30 famnar på varje arm och härigenom blev förlusten 324 meter wire. ((Beltana minsprängdes 13.1.45 W Hamneskär med 6 man))
Förlust 1073 kr. SKN ersatt 715:33.

Vol 201 GG 224 SUECIA

Skeppare Hans P.Larsson,Hönö och 4 man. "Under trålfiske lör 25.1 kl 12 med Hönö Huvud OtS och Vinga i SO20 och på c:a 30 famnars djup råkade vi få fast då vi höll på med vårt andra drag. Vi låg i en öppen råk och tänkt inte på några minor utan beslöto oss att försöka lossa på den ena stålwire ropen genom att släppa ut på den för att på så vis komma loss,men det

GG 104 LINGARD 15.1.41

hjälpte inte, varför vi även firade på den andra linan ,menhade vi nätt och jämt hunnit göra detta då en kraftig explosion hördes från botten och båten krängde över av smällen .Då vi försökte hala in till oss wire-ropen befanns det att lämmarna och trålen voro totalt söndetrasade.Samma olyckliga förhållande blevo en hel del båtar utsatta för med mer eller mindre förlust som resultat. Förlust av trål 687:- SKN ersatt 463:87.

Ytterligare 2 båtar fått minor på samma plats.

Den 14.3.41 fick GG 117 Äling av Hälsö en mina i trålen 10'ONO Skagen och 17.3 fick GG 193 Anna av Hälsö en mina i trålen på samma plats. MD 2 Clary av Brunskär fick 17.3 en mina i skarpsillnäten W Hamnskär.

Historik för Lingard Eget

Motorfiskebåt på 44 brton byggd 1938 i Skredsvik av ek och furu. L 17 B. 5,7 Huvudredare Knut Valfrid Olsson på Hönö Röd vars son Ragnar var skeppare. 75 hkr motor. Levererad i maj 1938.

(Lingard minskadades åter 11.10.43)

BELGIA 26.1.41

TYSKT PLAN FÅTT IN TVÅ BOMBFULLTRÄFFAR MIDSKEPPS DÅ BELGIA GICK I KONVOJ I THEMSENMYNNINGEN. 6 MAN DÖDATS, FARTYGET ÖVERTÄNTS. EN ESKORTJAGARE BÄRGAT 20 ÖVERLEVANDE, AV VILKA MÅNGA BRÄNNSKADADE.

HEMLIG

BELGIA 26.1.41

Rapportsammanställning:

Sön 26.1.41 kl 11 avgått i konvoj från Southend, London destinerad till Sunderland. Last: 43 ton kaffe inlastat i London, stuvat i underrum nr 4, och på mellandäck i samma rum c:a 6 ton fenkol. Därutöver i rum I div. lådgods. Djupg. F. 10'6"- A. 13'6". 27 ombv. varav en kvinna. De 2 livbåtarna utsvängda, de 4 flottarna målade med svenska flaggan. Förde svensk flagg.

Kl 16 vid Sunk fyrskepp i Themsenmynningen sågs ett bombplan anfalla en ångare längre föröver i kolonnen. 2e styrmans vakt, Befh på bryggan beordrat alla man på däck. Utkik på bryggan. Kl.16.30 sågs ett plan styra mot Belgia. Det gick ner på låg höjd med kurs mot Belgia som gick med sakta fart för intagande av station i konvojen, och öppnade eld med kulsprutor mo bryggan, radiohytten och poopen. Rorsman, lättmatros Husebö, sökt skydd i styrhytten, de andra i karthytten. På låg höjd fällde planet 4 bomber av vilka 2 exploderade i vattnet intill fartyget, en gick in midskepps BB och en slog ner akter om karthytten på skorstenens STB-sida för att troligen passera genom 3 däck innan den exploderade i passageraravdelningen på huvud däck. Två tätt på varandra följande detonationer skakade fartyget, varav den sista var den kraftigaste. En fruktansvärd förödelse anställdes, eld utbröt och fartyget var snart övertänt. Karthytt och styrhytt föll samman, trappan till bryggdäck slogs i spillror, även i befäls -och ekonomipersonal avdelningarna slogs trapporna till däck sönder, träpanelingen föll ner och eld utbröt. Befh beordrat båtarna i sjön. Flera av de ombordvarande skadats mer eller mindre svårt. STB-sidan av bryggdäck blev omedelbart ett enda eld hav, på BB-sidan möttes de på bryggan avstängda av en tjock rökvägg. Alla 4 lyckades dock ta sig ner på båtdäck och befh och de två lättmatroserna Husebö och Dahlström lyckats fira BB båt i sjön. Befh såg att bordläggningen midskepps STB var uppfläkt och genom hålet och genom en bombkrater i däcket strömmade rusånga ut. Johansson och Husebö hoppat ner i båten som drev akterut längs fartygssidan. ~~Befh som sista man kastat sig ner i STB-båten.~~ Samtidigt hade BB båt ~~satt i sjön~~ satts i sjön bemannad av 2e styrman och frivakten med undantag av 4 man som skyndat till akterflotten. Dessa kastad sig sedan ner i STB-båten. Befh stannat kvar ensam ombord. Vid bombexplosionerna slocknade ljuset i maskinrummet, maskinen stoppade omedelbart av sig själv, durkarna kastades upp och gretingar och annat kom nerfallande. Donekyman Koppelma träffats i huvudet men tog sig med chiefens hjälp upp på däck. Båda i utmattat tillstånd tagits upp av BB båt. 3 man som haft vakt i maskin-och eldrum saknades liksom 3 andra som befunnit sig midskepps En eskortjagare tog upp folket i båtarna och gick sedan upp långsides Belgia och tog över befh. De skadade fick dem bästa vård ombord i jagaren men de räddade landsattes först tis 28.1 i Rosyth, Scotland, eftersom jaga-

BELGIA 26.1.41

ren inte kunnat lämna konvojen. Befh och 8 skadade inlagts på sjukhus i Dunfurnline, medan övriga sänts till Newcastle där vicekonsulatet tog hand om dem. Alla skeppspapper gått förlorade.
(SE S/D 23)

Sjöförklaring på vice-konsulatet i Newcastle o/Tyne 5.2.41

Bisittare: Befh Gustaf Larsson (ex.Janus) & Ture Sjöström,ss Vestanvik.

Befh Tillrooth: Konvojen, som vid anfallet ännu ej formats,framfördes i en kolonn och Belgias position var 7de eller 8de plats. Moderat sjö,disig luft och dålig sikt. Vid första bombfällningen kl 16 passerade ett mindre krigsfartyg Belgia.En viss stagnation uppstod bland fartygen så att Belgia kom jämsides ett annat fartyg i konvojen.Av denna anledning saktades maskinen för att Belgia åter skulle komma akter om det närmast framför gående fartyget.Befh ej märkt om luftvärnet på eskortfartygen trätt i aktion. Då bombplanet kom inflygande under ksp-eld kastade sig alla på bryggan ner i karthytten och styrhytten.Vid den första explosionen slungades de högt upp från däcket av stötvågen och vid nästa explosion ögonblicket efter rasade hela karthuset samman med sin tunga armering och allt. Befh slagits sanslös och skadats och det dröjde några ögonblick innan han ånyo blev helt medveten om situationen. Intensiva rökmassor hindrat honom från att komma ner på båtdäck om BB där lejdaren slagits söner. Ropat till de övriga att försöka på andra sidan. Befh tvekat ett ögonblick på grund av lågorna som slog upp om STB men blev tvungen att ta risken och lyckades klängande längs relingen ta sig fram till STB utsvängda båt. Medan den sjösattes försökte Husebö på befh order hålla båten,vars fånglina slitits av, med den avkapade taljan, men han orkade inte och båten drev iväg akteröver. Under tiden trängde röken på och som ingen nedgång till akterdäck fanns på STB-sidan fick befh ta sig ner med hjälp av en tågända.Han fann att BB båt sjösatts och att de som befunnit sig på akterflotten räddat sig ombord i STB båten.Kort därpå bordade jagaren och tog upp befh. Så snart det stod klar att 6 saknades bordade jagaren åter det brinnande farrtyget och en officer och 2 man genomsökte skansarna akter. Midskepps, där de. saknade befunnit sig, var allt ett stort flammande bål.- Vid explosionerna befann sig Ie styrman i sin hytt som låg rätt över den plats där bomben exploderat. 2e och 3e maskinisterna och 3e styrman befunno sig i sina hytter eller i gången utanför dessa. Av dem kom inte 2e maskinisten upp på däck. Kockeleven och mässuppassaren var båda i sina hytter. - Inga manövrer slagits på maskintelegrafen efter explosionerna emedan maskin redan stoppats, men 2e styrman före bombfällningen i talröret underrättat chiefen om den överhängande faran. Enligt konvojbestämmelserna var inga

BELGIA 26.1.41

HEMLIG

kurs-eller fartmanövrer tillåtna under flygangrepp.

Chiefen Samuelsson: Vakthavande i maskin. Regnat järnskrot, ljuset slocknat maskin stoppat, rusånga överallt. På ramponerade, delvis löst hängande lejdare lyckats ta sig upp i gången till befälshytterna på STB sida tillsammans med den skadade donkeymannen. Denna gång, på huvuddäck, akter om maskinkappen och passagerarhytterna, var rökfylld och eldtungor slog ut från hytterna. Båda insåg det omöjliga i att försöka nå däck genom befälsgången. De sprang därför genom köksavdelningen över åt BB.Det föreföll som om allting fallit samman. Tagit sig ut på däck med hjälp av skott och nedfallna föremål. Utkomna på däck såg de att BB-båten höll på att firas. Chiefen sökt ta sig ner i båten på en tågända men båten hade redan gått ut från sidan varför han firade sig ner i vattnet och drogs ombord med en utsräckt åra. Donkeyman under tiden lyckats komma direkt i båten. Eldarna Norman och Viitong troligen dödats omedelbart i eldrummet. Bomben troligen exploderat i huvuddäck rakt över eldrummet varvid rökupptaget störtat samman och ångrör brustit så att eldrummet fyllts av rusånga och utsprutande kokande vatten.

2e styrman Bryner: Såg kl 16.25 ett tyskt bombplan på STB bog som fällde bomber vilka exploderade i sjön på c:a 250 meters avstånd från Belgia tätt intill ett annat fartyg. Kl 16.40 kom ett bombplan på mycket låg höjd inflygande akter om tvärs BB under kulspruteeld och fällde 4 bomber. En träffade BB-sidan stax under akterdäck och en annan troligen om STB akter om karthytten som föll samman. Såg att befh blödde i huvudet. Sprang till stora trappan om BB som befanns vara helt bortsprängd. Sökt ta sig ner till båtdäck via en lejdare akter om skorsten men möttes där av eld och kvävande rökmassor.Hoppat ner på båtdäck och sprungit till BB båt där han hjälpt till att fira aktertaljan

3e styrman Rydberg: Befann sig i gången till befälshytterna på huvuddäck tillsammans med 2e maskinist Jansson och 3e maskinist Gustafsson. Två kraftiga explosioner fyllt gången med rök och splitter, ljuset slocknat,sedan slog eld och rök ut i gången. Funnit trappan upp till däck bortsprängd, men Rydberg lyckades ändå klättra och klänga upp med hjälp av nerhängande bräder och förvridna järndelar. Han var omgiven av eld och rök och hans kläder fattat eld men han tog sig upp genom BB trappschakt till båtdäck och släckte elden i kläderna genom att rulla sig på däck. Sedan tagit befälet över utsättandet av BB båt. 2e maskinist Jansson troligen kvävts av röken.

Matros Johnsson: Befann sig ensam i sin hytt föröver och var inte varskodd om faran för flyganfall. Hörde motorbullret, maskingevärselden och detonationerna som skakat hela fartyget. Rusat ut på ettans lucka. Eld och rök överallt midskepps. Försökt ta sig akteröver genom STB gån

BELGIA 26.1.41

men drivits tillbaka av eld, rök och rusånga. Genom BB-gången tagit sig fram till BB båt.

Lättmatros Husebö: Stod till rors vid anfallet. Såg 4 bomber fälaas. Karthytten föll samman, eld och rök överallt. Tagit sig ner till båtdäck om STB och fram till BB båt som han tillsammans med Dahlström börjat sjösätta. Medan båten drev akteröver längs fartygssidan kom ytterligare 2 man nerhoppande i den och 2 togs upp ur vattnet.

Lättmatros Dahlström: Utkik på bryggan. När det första planet sågs fälla bomber fått order av befh att varsko frivakten vilket han gjort.

Eldare Forsman: Var i eldarmässen på sin frivakt.

Skadade:

Befh, 2e styrman, 3e styrman, chiefen, kocken, förstånderskan, donkeyman, eldare Forsman och lättmatros Johansson.

Telegram 31.1.41 Generalkonsulatet, London till UD

39 yours 22 stop hope wire all names all resued crew tomorrow all ships papers lost stop six missing feared killed by explosions vide yours 35 stop Erik Gottfrid norman registered sjömanshuset hernösand 137 stop following 10 signed off ship london before accident swedish seaman erik lennart jernberg british fireman john healy danish kitchenboy anker andersen norwegian seaman hans wering polish fireman edward gayda polish seaman c. maslanski british seaman w.o.white estonian fireman nikolai mägi estonian seaman raun scheer irish seaman james hickson stop probably no passengers onboard but not yet confirmed = Sw.Consulate General

---

OBS. Belgia, haveri 650, saknas på SKN kasko EIII, vol 196.

OBS! Utlånat febr. 1977 till oläsligt namn och ej återställt.

CREW LIST

Befh Job August Tillrooth, Gtbg, - 84 i Gtbg. (På Arete 20/4/42(17.1.40)

+ Ie styrman Per Håkan Natanael Berg, Strandplatsgatan 2, Långedrag, 4.11.05

2e styrman Gösta Brynolf Bryner, Bromma, f-02 i Sthlm (16.3.40)

3e styrman Edvin Magnus Rydberg, Göteborg, -06 i Fritsla (17.1.40)

Chief Gustav Adolf Samuelsson, Göteborg, -89 i Gtbg (17.1.40)

+ 2e maskinist Gösta Edgar Valentin Jansson, Ö.Skansgatan 3c, Gtbg, 30.6.09

3e maskinist Sven Rudolf Gustafsson, Östterstad, f-06 Karlstad sjömanshus

Föreståndarska Anna Kristina Karlsson, Göteborg, f-95 Gtbg -"-

Ie kock Robert Emil Johansson, Norrköping, f-88 Norrköpings -"- (Ex [illegible]

+ 2e kock Theophile de Smet, f.16.1.90 i Destelberge, Belgien. (17.12.40)

+ Mässuppassare Kurt Gunnar Bertil Gustafsson, Kommendörsg.36, Gtbg, 4.11.17 (1.1.41)

Forts.

BELGIA 26.1.41

Crew list forts

Båtsman Erik Daniel Petterson ,Gävle, f -92 Gävle sjömanshus
Matros Knut Victor Johansson,Hälsingborg, f-07 Hälsingborgs -"-
Matros Helge S.G.Andersson, Söderåkra, f. -04 Kalmar -"-
Lättmatros Johannes Samuel Dahlström, Bollnäs, - 13 Söderhamns -"-
Lättmatros Åke Wilhelm Johansson, Eldsberga, f -20 Halmatads -"-
~~Lättmatros Rasmus Husebö, Bergen -18~~
Lättmatros Rasmus Andersen Husebö, Bergen, -18 (30.3.40)
Donkeyman Elmar Ernst Koppelmaa, Tallinn, -11
Smörjare Arnold Kunnapas, Tallinn, -14
Smörjare Kaarel Valgre, Tallinn , - 21
Eldare Gustaf Hugo Malkolm Gustafsson,Tutaryd, -97 Kalmar sjömanshus
Eldare Stig Sune Andersson, Sthlm , -15 Sthlms -"-
Eldare Valfrid Herbert Ulmert, Växjö, -06 Karlshamns -"-
Eldare Tore Mattis Forsman, Nysund, -17 i Otterbäcken Karlstads -"-(16.1.
† Eldare Erik Gottfrid Norman, Backgatan 1,Ovansjö,15.12 07 Ovansjö,Gävlebo
† Eldare Michel Edward Viitong,Simmu Talu, Vedruka Kula Kikelkonna.Vald Sare Makon, Estland, 11.10.03

((Eldare Norman var frånskild med 6 barn ,födda 1928-35, och föräldrar i livet, vilka alla omhändertogos på Härnösands Vårdehem, enl. brev 8.2.41 från Sjömanshuset i Härnösand))

KK memorial endast konstaterat flyganfall

UD H-1363

Skriftväxlingar 20.10.40 - 28.3.41 om Belgia

BELGIA 19.12.40 förhyrd av UD för hemresa med förlista sjömän.

Belgia blev den 9.4.40 fast i Rouen där hon lastade för Sverige. Lossat i Liverpool och i juni 40 satts i timecharter för Minsitry of Shipping enligt Svensk-Engelska avtalet.

Ch.telegram London till UD ,ankom 31.10.40

...suggest taking Belgia off timecharter for intermediate voyage England-Petsamo .(Hemtransport av c:a 140 krigsförlista sjömän och c:a 70 civila) as calculated stop this vessel if special arrangements made might accomodate large number passengers as vessel prompt garston urgent reply neccessary = Swedish minister

UD Ch.telegram till London 2.11 40

Redaren belgia vidtalad edert ch.1579 och principiellt ingen invändning medtaga nämnda cirka 210 personer stop erfordelig fartygsinspektion betalas ordnas staten stop föreslå lämplig inspektör stop sök utverka fri lejd till Göteborg dylik sökes även berlin etelgrafera när var fartyget

BELGIA 26.1.41

disponibelt = Ministry Foreign Affairs.

Legationsekr. Hägglöf,Berlin, 13.11.40 till UD per telefon

Meddelat att: det finge anses fullständigt uteslutet att Belgia kunde givas "safe conduct" genom farozonen runt de Brittiska öarna, detta av militära såväl som politiska skäl. I PM över samtal i OKM den 12.11 rapporterade kommendörkapten And,Foshell 13.11 bl.a att av praktiska skäl det vore helt omöjligt för OKM att nå det stora antalet ubåtar,övervattensstridskrafter och flygplan med sådan säkerhetatt marinledningen kunde våga påtaga sig ansvaret för en personaltransport av nu ifrågasatt omfattning. Men det torde vara även ett tyskt intresse att den kännbara bristen på sjöfolk i svenska hemmavatgen avhjälptes till fromma för bl.a Östersjöfarten på tyskland.

A.A. Verbalnote ,Berlin 25.11.40

25.11.40 meddelade Auswärtiges Amt,Berlin i en verbalnote till svenska beskickningen att " die Reichsregierung mit der vorgesehenen fahrt des genannaten Dampfers, einverstanden und bereit ist die in frage kommenden Deutschen Sreitkräfte anzuweisen , das Schiff ungehindert reisen zu lassen. Voraussetzung dafür ist, dass die Britische Regierung die gleiche zusage erteilt. Der Dampfer muss sich ferner während der fahrt neutral verhalten und als neutrales Schiff gekennzeichnet sein. Es bleibt vorbehalten dem Dampfer einen bestimmten kurs vorzuschreiben Das Schiff muss schliesslich den Hafen Kritiansand anlaufen und nach beendigung der reise in der Ostsee verbleiben.

P.M. från KK And.Forshell ,Berlin 30.11.40

..Man anser sig ur stånd att för resa inom blockadområdet lämna någon som helst garanti och man varken kan eller vill lämna anvisningar till inom detta område opererande stridskrafter i avsikt att därigenom säkra ett enskilt fartygs färd. Detta ställningstagande har intet att göra med politiska förhållanden ,utan äger samband med det tekniskt omöjliga i att under rådande läge inom stridsområdet nå säker kontakt med utevarande stridskrafter. Man anser det därför både ärligare och riktigare att avböja lämnandet av varje som helst garanti i detta avseende....Personligen håller jag icke för uteslutet att trots det tyska avslaget å lejdbegäran för färden inom blockadområdet , en viss grad av säkerhet för s s Belgia kan åstadkommas därigenom att dess avgångshamn, avgångstid och beräknad route till Färöarna meddelas OKM.

Telegram UD till Berlinlegationen 7.12.40

Vi planera att låta Belgia i största möjliga utsträckning medtaga transoceana varor som ännu finnas lagrade i England för vår räkning...

Ch,telegram UD till London 8.12.40

Medtag Belgia för trerisks räkning största möjliga kvantitet kaffe eller andra för trerisk lagrade varor.Givetvis får last ej inskränka utrymmet sjömän m.fl.

BELGIA 26.1.41

(H) Ch.telegram UD till Londonbeskickningen 16.12 40

KK, Fartygsinspektionen förordna sakkunnig för tillsyn Belgia stop förutom de båda under dävertar placerade livbåtarna och 12 livbojar bör fartyget på förestående resa med högst225 passagerare till Sverige såvitt möjligt hava flottar tillräckligt för antalet ombordvarande personer ökat med 50% och åtminstone ett livbälte för varje person ombord. lämpliga uppehållsrum med sovplatser böra anvisas passagerarna stop finner sakkunniga fartyget vara i godtagbart skick för resan meddela KK att ni förser fartygets passagerarcertifikat med ett av edertinterat bevis av följande innehåll: "Fartyget må å nu förestående resa i Nordsjö fart eller oceanfart från Storbritannien till Sverige medföra högst 225 passagerare." =Ministry Foreign Affairs

Ch.telegram UD till LOndonbeskickningen 17.12 40

Belgia. Absolut maximum passagerare 225 stop skyddad uppvärmd sovplats åt varje passagerare. Bäddutstyrsel minst madrass kudde filt stop tre måltider dagligen, riklig kost med enkla atandardrätter stop absolut spritförbud. resgods högst 100kg per person stop understryker lägenheten i första hand avsedd skeppsbrutna och andra sjömän dock mycket önskvärt Stora Kopparbergs ingeniör uno alfredsson beredes plats. ((Uno Alfredsson var på Mansuria 7.4.41)) Om utrymme bör familjen torcom medfölja stop varje resenär bör underteckna skriftlig förklaring 1:0 medveten risker resan och primitiva anordningar ombord 2:0 förpliktar sig utan ersättning i mån behov biträda arbete ombord 3:0 reser fullt frivilligt och på egen risk 4:0 fritager statsverket rederiet från allt ansvar utöver i förekommande fall utgående författningsenliga försäkringsersättningar stop ballasten bör om möjligt omfatta 800 ton kol stop tvång medfölja Belgia må icke utövas med understöd lämnas ikce uppehälle sjömän som beretts tillfälle medfölja och vägrat stop underrätta skyndsamt konsuln dublin =Minsitry Foreign Affairs

Ch.telegram Ud till London 17.12.40

Tyska vederbörande vidhålla omöjligt giva någon garanti för Belgia inom blockadområdet stop marinattachén Berlin anser emellertid tänkbart att tyska marinledningen utan förbindelse vidtager vissa säkerhetsåtgärder resan skottland färöarna stop beträffande lejd från färöarna har tyska regeringen uppställt följande villkor utöver Brittiska lejden 1:0 strikt neutralt uppträdande fartyget samt neutralitetstecken fullt synliga även från luften samt belysta nattetid 2:0 god tid före avfärden noggranna uppgifter angående kurs igenkänningstecken neutralitetstecken utseende hastighet 3:0 Kristiansand anlöpes stop föreslår ni hänskjuter amiralitetet huruvida icke inskeppning passagerarna må äga rum annan

BELGIA 26.1.41

hamn än Liverpool som synes särskilt utsatt för luftanfall stop hamn skottland synes vara att föredraga stop ni bör 60 timmar före avresan telegrafisk meddela oss avgångstid route till färöarna samt avsedd route färöarna krsitiansand stop telegrafera jämväl nuvarande maximimfart,neutralitets- och igenkänningstecken samy om utseendet förändrats sedan senast svensk hamn stop angeläget erhålla besked brittisk lejd

---

HEMLIGT

Förhyrningskontrakt UD - Ångf AB Götha upprättat 19.12.40

Förtroligt

P.M

UD har av Förnyade Ångf.AB Götha förhyrt ångfartyget Belgia. Mellan UD och bolaget har därvid överenskommits följande:

1) Fartyget skall begagnas för hemtransport från England till Sverige av Svenska sjömän o.a. medborgare.Högsta antalet passagerare som få medfölja fartyget är 225.

2)Hyrestiden löper fr.o.m den dag då fartyget ställes till förfogande för svesnak beskickningen eller sv. generalskonsulatet i London och t.o.m den dag då fartyget efter ankomsten till svensk hamn återställts i det skick i vilket fartyget befunnit sig då detsamma ställdes till förfogande för beskickningen resp, generalkonsulatet. Skull mer än tvenne arbetsdagar åtgå för att återställa frartyget i förutvarande skick ,utgår för överskjutande tid ingen hyra.

3) Hyresbeloppet utgör kr 60.000:- Skulle hyrestiden komma att överstiga en månad erlägger UD kr 2000:- per dag under överskjutande tid.

4) Utöver hyresbeloppet erlägger UD:

a) Premien för krigsförsäkring av fartyget.

b) -"- för krigsolycksfallsförsäkring av besättningen .

c) Krigstillägg å besättningens avlöningar.

d) U. resan erfordeliga bunkerkol,varvid till styrkande av kolåtgånger utdrag ur maskindagboken skall företes.

e) Ersättning för bolagets självkostnader för kosthåll åt passagerarna underresan.

f) Förlust som bolaget må tillskyndas genom anskaffandet av livbåtar, annan livräddningsattiralj och bäddutstyrsel..

g) Kostnaden för fartygets återställande i förutvarande skick(jfr ovan) och för rengöring efter resan,dock högst intill ett belopp av kr 2000;

5) UD söker utverka lejd för ifrågavarande färd av Brittiska och tyska regeringarna.

6) UD ombestyr att fartyget erhåller erfor derligt passagerarcertifikat av KK samt ombestyr jämväl anordnande i Storbritannien av sådan

BELGIA 26.1.41

inspektion av fartyget som KK må komma att föreskriva. Kostnaderna för inspektionen bäras av UD.

7) Ud lämnar - genom beskickningen eller generalkonsulatet i London- nödiga bistånd åt fartygets agenter vid anskaffning av

a) 500-700 ton bunkerkol,avsedda att medföras som barlast.

b) Livbåtar samt annan livräddningsttitalj

c) Bäddutstyrsel.

d) Bunkerkol, avsedda att begagnas under färden.

e) Proviant.

8) Bolaget tillhandahåller skyddad och uppvärmd sovplats åt varje passagerare. Bäddutstyrseln skall bestå av åtminstone madrass,kudde,filt.

9) Bolaget utspisar varje passagerare med tre måltiderdagligen. Kosten skall vara god och riklig,men endast enkla standardrätter komm att tillhndahållas. Spritdrycker må icke utskänkas under resan.

10) Varje passagerare undertecknar före avresan en skriftlig förklaring av innehåll att han är medveten om de med färden förenade riskerna.

b) är medveten om att han företar resan på egen risk o fullt frivill

c) fritager statsverket och bolaget från varje ansvar utöver i förek förekommande fall utgående författningsenliga försäkringsersättningar.

d) Förpliktar sig att efter tillsägelse av befh biträda med arbetet ombord utan ersättning

11) Varje passagerare må medföra resgods till en vikt av högst 100 kg.

12) Skulle till följd av omständighet, för vilken bolaget icke kan göra ansvarigt, resan icke komma till stånd, utgår hyra med kr 2000:- för dag under den tid som bolaget tillföljd av det med UD ingångna avtalet berövas fraktinkomst av fartyget.

Stockholm & Göteborg 19.12.40

((Ovanstående avskrift insänd av J.Setterwall,UD till Dir.Rogberg,. SKN, 23.1.41 . Följebrevet är (H) stämplat och dessutom märkt [Personligt Förtroligt] inramat i rött.))

Ch.telegram London till UD 21.12.40

Yours 1983 Belgia now destined London wherefore any swedish cargo should be loaded there instead Liverpool stop afterwards proceeding leith for passenger embarkation

Dito 22.12 40

Belgia torde ej kunna avgå förrän mitten januari [redacted] då lejd ännu ej ergållen men inga svårigheter väntas.

UD R-591
UD H-1363

BELGIA 26.1.41

Ch.telegram UD till London 23.12 40

Transporten Belgia anordnats med tanke på sjömännen vilka därför obestridigt måste få företräde plats stop ingen klassindelning fartyget stop erinrar ingen må avvisas medellöshet stop samtliga passagerare skila erhålla uppvärmd plats och i största möjliga utsträckning midskepps i hytter,röksalonger,matsalar,kontor, bibliotek,lyxhytter,badrum o.a utrymmen första klass ävensom alla utrymmen tredje klass samt skansar i aktern stop lastrummen avses icke användas passagerarbefodran men om detta nödvändigt telegrafera genom beskickningen.

Tysk Verbalnot 27.12.40

Auswärtiges Amt,Berlin i verbalnote 27.12.40 till beskickningen ändrat sitt villkor att Belgia efter fullbordad resa måste förbliva i Östersjön till att hon åter kan få resa västerut utan last.

SKN till UD 27.12 40

SKN meddelat UD att Belgia kommer att ta ombord ev. last i London och ej. i Liverpool som först planerat. Främst kaffepartier ex Margaret Johnson, Pacific, Axel Johnson = 3225 säckar kaffe samt 86 lådor kardemumma ,ex Peiping och Talabot.

UD PM 31.12 40

...Sedan förhandlingar någon tid förts med Tyska vederbörande rörande fri lejd för fartyget ha dessa numera förklarat att tyska regeringen vore "einverstanden" med ss Belgias resa från Färöarna till Sverige och beredd att giva berörda Tyska stridskrafter instruktion att obehindrat låta fartyget passera. Några åtgärder till Belgias skydd även på resan från England till Färöarna förklarade sig de Tyska marinmyndigheterna icke kunna lämna.....

Kungl.Järnvägsstyelsen i brev t.UD 3.1.41

Förre föreståndaren för SJ:s resebyrå i London.V.Wallborg, vilken under förra delen av 1940 förflyttats till tjänstgöring i Göteborg, har hittills inte haft möjlighet att hit överföra sitt bohag.Sådan möjlighet torde emellertid nu yppa sig, i det att, enligt vad resebyrån meddelat, ett Statsbefraktat fartyg ss Belgia kommer att avgå från Engelsk hamn till Sverige i mitten av jauari 1941.Järnvägsstyrelsen får därför hemställa om medgivande till attt Wallborgs bohag ,som är förpackat i 2 containers, uppskattningsvis vägande c:a 4 ton, måtte få överföras med nämnda fartyg till Göteborg.

((UD instuerat Londonbeskickningen att om möjligt se till att godset blev lastat på Belgia. Stuvade i Rum I förstördes dessa containers helt då Belgia utbrändes efter bombningen 26.1.41 (Se förteckning sid)

BELGIA 26.1.41

Ch.telegram UD till London 7.1.41

Efter samråd med generalkonsulatet vill jag framhålla följande: situationen ändras från dag til dag . Generalkonsulatet uppskattar f.n. antalet till 160 torpederade, 25 sjuka, 4 internerade, 40 arbetslösa sjömäm samt 45 medborgare. stop bland de senare åldrig meddellös genom kriget. arbetslös sjuk gymnast med maka. 7 krigsflyktingar från kontinenten. En flicka vars båda föräldrar dödats ev en bomb. hustru och 2 barn till svensk ingeniör vars hus och bohag förstörts av en bomb. Det må påpekas att situationen radikalt förändrats sedan Patricias avgång. Göteborg medförde endast full last av sjömän och var dessutom olämplig för transport av kvinnor och barn stop hemställer därför förnyad prövning huruvida icke möjligt giva xxxxxxmedborgare i synnerligen ömmande omständigheter företräde framför eget förvållande arbetslös sjöman där icke ömmande fall kan åberopas stop i detta sammanhang må påpekas xxxxxx här rådande brist på sjöfolk stop ytterst svårt erhålla skandinaviska holländska sjömän stop I följd härav torde vara svenskt intresse bebehålla reserv av svenska sjömämn då fartygets skötsel försvåras genom användandet av oerfaret och olämpligt manskap.

Ch.telegram London till UD 10.1.41 (Ankom 11.1.kl 12)

Belgia ert 43 nu beviljats gå till göterborg med transshipmentlast och passagerare ungefaerlig avgaangstid fraan london cirka 20 januari var - efter leith hamn anloepes foer fortsatt lastning ombordtagande passagerare och passagerareinredningens fullfoeljande = Sw.Minister

Belgia överlämnad 14.1.41

14.1.41 överlämnade Ministry of Shipping Belgia till Kungl.Maj:ts beskickning i London kl 17. Olika firmor därfeter hört av sig till UD om möjligheten att få hem varor med Belgia, bl.a fisknät, kloborstar och loggar.

Ch.telegram London till UD 16.1.41

In case xxxxx need 250 passengers can be accomodated with slight alteration to cabins which will be done sunderland as necessary labour not available here or leith. vessel redelivered by 5 p.m. yesterday and will be wiped beforexxx proceeding sunderland saturday stop part cargo also loaded here

St.tidn. 18.1.41

"250 kommer till Götebrog i bår byggd för 50" skrev Stockholmstidningen den 18.1.41 om Belgias förestående resa. Man måste inhysa 6 personer i varje 2-manshytt "och resan ser ut att bli besvärlig, men kostar bara c:a 250 kr. vilket måste anses som relativt billigt under rådande förhållanden Priset skall fastställas av staten som betalar ev. mellanskillnad och har tagit ansvaret för resan."

BELGIA 26.1.41

överbyggnaderna brunmålade

Ångf AB Götha upplyste 24.1.41 UD att Belgias överbyggnader numera äro brunmålade. "Närmare upplysningar härom ha vi dock ej."

Begäran till UD 21.1..41 om koffertar hem

Erik Wickberg, major i frälsningsarmén,Östermalmsgatan 71,4tr, Sthlm ,i brev 21.1.41 till byråchefen Ståhle,UD: anhållit om möjlighet att med Belgia få hem 8-10 koffertar, lådor med ägodelar som förvaras i Congrees Hall, Clapton,London E.S. "Jag måste avresa från London till Sverige just före krigsutbrottet och måste lämna alla mina tillhörigheter efter mig." ((Ud telegraferat 22.1 till London om möjligt få med detta på Belgia))

Ch.telegram London till UD 27.1.41 kl18

(Ankom 28.1 kl 07) : 186 Belgia was yesterday attacked by german bombplane whilst in convoy enroute for sunderland stop received direct hit caught fire been drifting during night and now grounded stop captain four officers stewardess and 14 men now onboard british manofwar stop first mate and 5 men still missing search continued = Sw.Minister

Ch.telegram UD till London 28.1.41

Insänd snarast för krigsrisk förtecknigg belgias last samt meddela utsikterna bärga fartyg och last =Ministry Foreign Affairs

Dito 29.1.41

Belgia stop confirm no passengers onboard stop give full names all rescued crew stop state wether any nrew missing crrew and give full names same stop wire urgent = Ministry Foreign Affairs

Ch.telegram London till UD 30.1.41 (ankom 09.30)31.1.)

192
Yours qkibq belgia prospects save cargo and vessel extremely poor wiring further after insurance agents inspection tomorrow =Sw.Minister

Berlin till Chefen Sjöförsvarets Kommandoexpedition 30.1

Marinattachén kk And.Forshell ,Berlin 30.1.41 till ovanstående:
OKM synes vara obnäget giva besked om vad som hänt med ss Belgia. Under hand och utanofficiell karaktär har man den 29.1 sagt mig att fartyget visserligen råkat i brand men ej lär ha gått förlorat.Mantyckes kommit till den uppfattningen att passagerare ej funnos ombord och att några förluster ej uppstått. Det torde vara sannolikt att oviljan att lämna fullständiga besked beror på bristande tillförlitliga informationer.
Berlin 30.1.41 And.Forshell, kk.

Telegram London till UD 31.1.41

39 yours 22 stop hope wire names all rescued crew tomorrow all ships

BELGIA 26.1.41

papers lost stop six missing feared killed by explosions (Se vidare sid 4

Telegram London till UD 1.2.41

Follwoing crew rescued: captain tillroth, 2d officer bryner, 3d officer rydberg, chief engineer gustavsson stewardess anna karlsson cook robert emil johansson (ex porjus) sailors knut victor johansson (ex porjus) erik daniel petterson (ex ragnhildsholm) helge sigfrid georg andersson (ex janus) åke wilhelm johansson (exnils gorthon) Johannes samuel dahlström (ex janus) fireman gustav hugo malkolm gustavsson (sjömanshuset kalmar 98) stig sune hjalmar andersson (ex ragnhildsholm) valfrid ulmert (ex ragnhildsholm) tore mattis forsman (sjömanshuset Karlstad 30) all swedish stop gresaers kunnapas and volgre donkeyman koppelmar,all 3 estonians sailor husebo norqwegian stop correct name missing 2d cook is de smet dutch nationality stop owners agents confirm no passengers onboard.

UD P.M. angående bärgning av Belgia 3.2.41

I anslutning till tidigare lämnat meddelande rörande bärgningen av Belgi har beskickningen i London i telegram till UD inrapporterat att enligt meddelande från Brittiska Amiraliettet försöken att bärga Belgia skulle börja den 1.2 Avsikten vore att om möjligt bogsera fartyget till Harwich = sthlm 3.2.41 (Överlämnas för förtrolig kännedom till dir. Rogberg,SKN enligt uppdrag N.Setterwall, UD)

Telegram London till UD 4.2.41

Belgia follwing missing presumed killed chief officer per berg lnagedrag 2d engineer gosta jansson goteborg fireman erik gottfrid norman hernosand mess boy karl gunnar bertil gustafsson kommandörsgatan 36 gtbg belgian cook van de smet estonian fireman michael viitong stop captains ribs fractured eight men slightly injured stop rest crew all well

Ch.telegram London till UD 4.2.41 kl 18.30

247 Belgia prospects save vessel now more promising but salvage people unable get her refloated before february 13th when next high tide = sw. minister

Ch.telegram London till UD, ankom 8.2. kl 06

SKN from Wilson Belgia not expected refloated until after 9th owing unfavourable tides zz not been allowed board vessel but understand engineroom flooded water in aft hold accomodation amidships completely burnt out large hole starboard side amidships zz admiralty salvors wish us sign lloyds form salvage agreement half ship and cargo unable conside whether worth salving zz advise best course wait and see wheter salvors

BELGIA 26.1.41

get vessel into port before sigǥning agreement = Swedish minister

Ch.Telegram UD till London 12.2.41

Undersök möjligheter succesivt hemsända mindre antal sjömän med Mansuria och andra fartyg avsedda avgå sverige

UD 13.2.41 För stora risker sända hem

UD vid sammanträde 13.2.41 i Sthlm konstaterat att det f.n. inte vore tillrådligt med hänsyn till de stora riskerna att sända ett lämpligt passagerarfartyg från Sverige till England för att hämta hem sjömännen där."Departemente kommer att noggrant undersöka varje möjlighet att succesivt anordna hemsändning av sjömän som ev. kan erbjuda sig."

Telegram London till UD 15.2.41

Kompletterande uppgifter om de 6 omkomna: Ie styrman var gift, 2e maskinisten ogift, eldare Norman skild med 2 barn, mässpojken ogift, kocken de Smets passnummer DA 94137/62978, utställt i Brüssel 9.2.40.

UD till SKN 17.2.41

Meddelat att Belgia den 14.2.ibbogserats till Harwich

London till UD 28.2.41 telegram

Bodies not found and death certificates of British authorities consequently unobtainable.

Ch.telegram London till UD 19.2.41

365 SKN from Wilson. Belgia seriously damaged consider impossible repair stop forward and amidship accomodation completely burnt out stop all cargo in forehold destroyed by fire stop cargo in after hold damaged by water but about six tons fennelseed in tweendecks appear undamaged stop mekx meeting warrisk office london wednesday = Swed.Minister

UD P.M. om Belgia 20.2.41

Refererat ovanstående telegram . Överlämnas till Rosberg för kännedom

Ch.telegram London till UD 5.3.41

(Sammanfattning:) 120 krigsförlista sjömän, 50 sjuka och arbetslösa sjömän 70 medborgare avvaktar hemförskaffning i England. De skeppsbrutnas antal sedan i januari utökats med 2 hela fartygsbesättningar (Belgia och Rydboholm) Detta förhållande giver vid handen att de skeppsbrutna sjömännen i icke obetydlig omfattning tagit ny hyra efter Belgias förolyckande.Därest så icke skett skulle nämligen antalet skeppsbrutna med utgångspunkt från siffran för den 7.1.41 numera vara omkring 210.Vidare bör observeras att ett 30-tal sjömän möjligen komma att hemförskaffas via NewYork ((med Gullmaren och Stegeholm)) samt c:a 15 st med Mansuria.

((Även c:a 450 strandsatte estniska och lettiska sjömän i England.))

BELGIA 26.1.41

SEEGEBIET UM ENGLAND UND ENGLISCHE HÄFEN EINE HÖLLE.

Deutsches Nachrichtenbüro,Berlin, 21.3.41:
Schwedische Seeleute eines handelsschiffes, das aus N.Y. kommend in einem neutrelan Hafen einlief, äusserten sich über ihre erfahrungen auf reisen nach England. Das Seegebiet um England und die Häfen Englands seien eine Hölle. Auf die frage, weshalb sie trotzdem seereisen nach England migemacht hätten, erklärten sie, sie hätten unter dem druck einer persönlichen zwangslage gehandelt. Von den Schweischen Schiffen, die im vorigen Sommer gerade im Amerikanischen Häfen lagen, hätten mehrere den finanziellen und wirtschaftlichen drohungen der Engländer nachgegeben. Die Seeleute selbst hätten keine andere wahl gehabt,als entweder mitzufahren,oder ohne einen Pfennig Geld in Amerika an land zu gehen. Bei dem versuche,dies zu tun, seien viele von ihnen in schwierigkeiten mit den Newyorker Hafenbehörden und der Polizei geraten. Der grösste teil von den Schiffen,die sichdamals zur Englandfahrt entschlossen,sei inzwischen schon gesunken. Vin dehnen, die glücklich zurückkehrten,hätten die meisten weitere fahrten nach England kategorisch verweigert. Dies besonders deshalb,weil neutrale Schiffsbesatzungen in England sehr schlecht behandelt werden. Sie dürften niemals an Land und nicht einmal bei Luftangriffen dürften sie schutz an Land suchen. Die verhältnisse in den Häfen bei luftangriffem seien unbeschreiblich. Es gäbe keinen ausreichenden Flakschutz,keine genügenden Luftschutzräume und überhaupt sei alles sclecht organisiert. Oft hätten sie erlebt, das Deutsche Flugzeuge erschienen bevor die warnung gegeben sei. Einer von der Seeleuten erklärte, nach seinen beobachtungen sei die moralische wirkung des Luftbombardements auf die Schiffsbesatzungen in Englischen Häfen vielleicht noch grösser als die von Ubootsnagriffen auf See, da bei diesen die rettungsmöglichkeiten für den einzelnen besser seine als bei eineim Luftbombardement, das die seeleute auf ihren unbewglich im Hafen liegenden Schiffen aushalten müssen.

Strandsatta mönstrar ut igen från England

Brev 10.3.41 till förtroendeman S.Lundgren,Sv.Sjöfolksförbundet,Gtbg från herr Tore Lundgren,Kempston,England,som där öppnat avd.kontor för Sjöfolksförbundet: " Det var givetvis en stor missräkning att Belgia gick bort, men å andra sidan gjorde det att det stora flertalet beslutade sig för att gå ut igen,vilket de vid det här laget också gjort. I Liverpool ,där vi i januari hade de flesta,ha vi redan skickat ut över 60 man. Det börjar redan komma därhän att man ibland vill ha mer folk än vi kunna anskaffa. Ochså i Glasgow har de flesta gått ut igen."

BELGIA 26.1.41

Ch.telegram London till UD 28.3.41

Övermaskinist Samuelsson (ex Belgia) styrman Öberg (ex Convallaria) avresa idag Hjemlaren USA att därifrån medfölja Stegeholm Sverige. Omöjligt ordna transport USA ytterligare skeppsbrutna i tid för Stegeholm. ((Obs. Hemresan med Stegeholm blev inte av))

SKN EVII 317 Assurans

Belgia var kaskoassurerad i SKN för 1.370.000:- plus intresse 270.000:-
SKN 10.3.41 utbetalat 1.640.000:- till rederiet.
SKN 22.3.41 utbetalat 14625:- för effekter.
SKN utbetalat 10.4.41 19.500:- för krigsrisk ,bunkers,proviant etc
SKN fått proveny 5.6.42 på 114-917:- (£6820) troligen för vraket.
Belgia saknas på SKN EIII kasko ,vol 196. Akten utlånad 2/77 till oläsligt namn och aldrig återställts.

MANIFEST

(Voyage from London 18.1.41 - captain Tillroth)

66 lådor kardemumma till grossistfirmor i Sverige.
417 säckar kaffe för Kooperativa Kaffe AB Pyramiden i Västerås,Carl Söderberg AB i sthlm m.fl
60 säckar fänkål (fe nnel seed) från Bombay, 3 ton, för Petterson & Detthow i Göteborg.
2 lådor hushållsgods, vikt 4 ton, (personal effects) för Werner Wallborg, SJ:s biljettexp. Gtbg, tidigare chef för SJ:s resebyrå i London.
(se förteckning)

W.K.Webster &Co London t.SKN 15.7.41

We were informed that here was about 43 tons coffea in no 2 lower hold about 6 tons fennel seed in No 4 tweendecks and 2 cases of goods in no I hold. The cargo in no I hold was destroyed by fire and the after hold was full of water but the fennel seed in the tweendeck appeared to be undamaged.Our cargo surveyors reported that some bags of coffea and fennel seed were dry, but the only parcel worth considering to land from the wreck in the port where the wreck was lying, was 2½ ton of fennel seed in no 4 tweendecks worth approx. 100 pounds.
((Sammanlagt 54 säckar fenkål efterhand lossats till en skuta långsides, vilket rapporterades till SKN 12.4.41. Detta parti såldes för 1500:- kr i England och gav SKN en proveny på de 2600:- de betalat till Petterson & Betthow för fenkålspartiet)

Div. proviant mm för resan

Ångf AB Götha inför Sverigeresan inköpt proviant för 3041:43 samt 2 stålhjälmar , 50 ficklampor, 56 pund såpa o 12 handdukar för 189:79 och intagit pannvatten & FW för kr 86:59 = ~~xxxxxxxxxxx~~ 3317:81

BELGIA 26.1.41

Största proviantkostnaden gällde 400 lbs kaffe 423:75, 1 fast salt fläsk för 146:20, 1 fat salt kött 146:20, 182 lbs biff 134:97, 11 säckar potati 111:88, 84 lådor corned beef 372:90, 100 lådor konserverad frukt 110:18, 80 lbs cacao 101:70.
Rederiets generalräkning till SKN för dess "vissa kostnader" i samband med resan ,inkl krigsrisk till besättningen, slutade på 20103:60.
SKN ersatte 19500:- invändande att det inte var Statens sak att ersätta stålhjälmar, såpa, handdukar och pannvantten.

Werner Wallborgs Bohag
Förstört av eld i 2 lårar i rum No I

För salong & matsal

Soffan bord, 3 fåtöljer, 3 stolar , 1 kokskåp	1278:-
1 rökbord med uppsats i,konstsmide	120:-
3 rökpior	15:-
1 cigarettändare i guldmetall	25:-
1 takarmatur	125:-
1 bordslampa i silver	90:-
2 st tvåarmade tennljusstakar	60:-
1 oljemålning ,Forseth	300:-
1 oljemålning,Sandström	200:-
1 oljemålning, Olsson	125:-
1 oljemålning ,obekant	150:-
1 oljemålning Jalner	150:-
1 oljemålning, obekant	100:-
1 orientalisk matta	360:-
1 brasmatta i fårskinn	60:-
1 kolbox av koppar med tillbehör	20:-
Div. prydnadssaker i porslin	75:-
-"-- i keramik	30:-
-"- i silver	25:-
div fotografier i ramar	30:-
5 prydnadskuddar	100:-
Gardiner	60:-
1 grammofon i mahogny med skivor	225:-
Matsalsmöbel i sjödränkt ek inkl sideboard & buffé	1500:-
radiobord av ek	50:-
Radio Aga de Luxe	250:-
2 Japanska lackbrickor	20:-
1 kopparbricka	25:-
1 mjuk matsalsmatta	500:-

Forts

BELGIA 26.1.41

E.Wallborgs bohag fotts

1 takarmatur till matsalen	150:-
2 antika tennljusstakar	20:-
2 antika malmljusstakar	20:-
Div vaser & skålar i kristall	150:-
div karaffer o.dyl i kristall	250:-
Bordsilver mm ,gammalt och nytt	900:-
1 silvervas	110:-
2 kaffeserviser i porslin	75:-
2 thé serviser i pporslin	60:-
1 matservis i porslin	125:-
1 fruktservis i porslin	25:-
Kak - och konfektskålar	50:-
Dukar,servietter, linne	300:-
2 dukar,Teneriffa	150:-
2 lysdukar,handbroderade	120:-
Jul-& påskporslin samt dekorationer	25:-
2 lufter handgjorda gardiner	150:-
Draperier	75:-
7 antika tallrikar, väggdekoration	70:-

För bäddrum i björk

1 toalettbyrå, 1 skåp, 2 sängar,2 nattbord,1 klädskåpp, 2 stolar	1400:-
2 sidentäcken, 2 madrasser	330:-
2 kuddar, 2 filtar.sidenöverkast	290:-
3 sängmattor, 1 linoleummatta	120:-
1 bord	25:-
Toalettuppsats i silver och kristall	75:-
Div silversaker	75:-
1 akvarell, porträtt, i ram	30:-
1 tak- & 1 bäddarmatur	70:-
1 SingerbSymaskin	300:-

För bäddrum i valnöt.

1 duschatell, 1 klädskåp, 2 byråar, 1 toalettstol	1200:-
Madrass,kuddar och pölar	150:-
Bäddöverkast, 3 filtar, täcke	120:-
1 Axminstermatta	110:-
1 takarmatur, 1 bäddarmatur	55:-
Gardiner	25:-
1 bokhylla i mahogny	75:-
2 ljusstakar, 1 nipperask i tenn	30:-
div prydnadssaker i porslin	35:-
Div smånipper & silverbäggre	25:-

BELGIA 26.1.41

=E.Wallborgs bohag forts

1 tennisracket med press & bollar	15:-
1 docka med dockvagn	30:-
2 stolar	15:-
1 akvarell, Forseth	40:-
Fotografier i ramar	35:-
1 toalettuppsats i glas	25:-
Leksaker	25:-
För bäddrum i furu	
Säng, soffa, byrå, stol	200:-
1 väggspegel	15:-
1 bordsspegel	25:-
1 takarmatur & 1 bordslampa	45:-
Sängkläder, filtar, gardiner	90:-
Prydnadssaker	25:-
Nedre hallen	
1 klädskåp i ek	90:-
1 spegel	30:-
Linoleummatta	40:-
3 etsaningar i ramar	30:-
Mjuk matta, gångmatta	75:-
1 takarmatur	35:-
1 mjuk trappmatta	40:-
Övre hallen	
1 Japansk lackmöbel (bord, 2 karmstolar)	60:-
Mjuk matta & linoleummatta	45:-
1 oljemålning	70:-
2 etsningar i ramar	15:-
1 takaramtur	10:-
Gardiner	10:-
Badrummet	
1 spegel, 3 badkappor, div saker	75:-
Köket	
1 bord, 2 stolar, 1 skåp	65:-
Köksservis i porslin & glas	60:-
Kokkärl, verktyg, strykjärn med bord	105:-
Trädgårdsmöbler	
Bord, 4 stolar (korg - och däcks) , 1 soltak	130:-
Hängmatta, gräsklippningsmaskin	45:-
Pinpongbord, verktyg	45:-

forts

BELGIA 26.1.41

E.Wallborgs bohag ,forts

Diverse

1 emaljerad antracitkamin	50:-
1 elektrisk kamin	40:-
2 attaché-väskor	25:-
1 dammsugare	150:-
2 kameror	75:-
1 herrur, 1 herrarmbandsur, 1 väckarklocka	80:-
3 herrkostymer	300:-
Hög hatt,capeau claque, div hattar	35:-
Klänningar, dräkter, damkläder	250:-
Damunderkläder, damväskor,damhattar	160:-
1 Nertzskinn	75:-
1 spansk schal i siden	30:-
Morgonrock	35:-
div skor, herr -& dam	125:-
Sänglinne	400:-
Totalt	17053:-

Listorna skrivna i Göteborg av Wallborg själv , odaterade, i blyerts.
SKN betalat 16000:- den 22.4.41

Egna noteringar

Belgia på väg till Sunderland för utrustning.

Belgia var på sin olycksresa på väg till Sunderland för ombyggnad av hyttinredningen, sedan hon förhyrts av Statsverket från Ministry of Shipping i London för en resa till Sverige med 250 huvudsakligen svenska sjömän som sedan april 1940 varit fast i England utan möjlighet att ta sig hem. De flesta krigsförlista, men även många sjukavmönstrade, UD bekräftat 20.1.41 att Belgia hyrts av UD:s Byrå för arvs- & ersättningsärenden för hemtrasnport på egen risk av dessa sjömän samt ett antal andra strandsatta eller utbombade /sjuka svenskar. För denna gruppevakuering måste fartyget i Sunderland utrustas och inredas, samt även inta last till Sverige. Tyskland beviljat fri lejd för resan från Färöarna men inte lämnat några garantier för resor i Engelska kustfarvatten. - Det attackerande bombplanet fällde 2 st 250 kg och 2 500kg -bomber mot Belgia, och det är ett under att någon överlevde midskepps. Två bomber exploderade intill fartygssidan, 2 slog igenom båtdäck varav en gick ner till huvuddäck innan den exploderade.Brinnade drev fartyget senare på en sandbank nära Walton pir medan 20 överlevande i 2 illa åtgångna livbåtar bärgades av en jagare 30 minuter efter anfallet. De fick medfölja till Rosyth i Scotland eftersom jagaren inte kunde avbryta sin eskorttjänst.

BELGIA 26.1.41

9 skadade fördes till sjukhus i Rosyth, bland dem befh som brutit flera revben. De övriga sändes omgående till London. Bombningen av Belgia iakttogs från ss Gunda (se 19.6.41) vars utkik 18-årige Sture Mattson tidigare torpederats på Hedrun och Gunborg. Mattson kom hem till Sverig igen i oktober 1941. - Den 20.4.42 blev kapten Tillroth minsprängd på ss Arete. - Ombord på Belgia fanns 2 man som varit med om Janus torpedering den 20.10.40 (Matros Helge Sigfrid Andersson och lättmatros Johannes Dahlström).- Efter Belgias förlisning kunde under lång tid i praktiken ingenting göras för att hjälpa sjöfolket i England hem. Några man kom i April 41 via Tromsö hem med ss Mansuria. En och anna började komma med lejdfartyg.Många av sjömännen i England föredrog att ta ny hyra, men många ville inte riskera livet utan tog hellre bombraiderna och konsulatsunderstödet. De utgjorde ett ständigt bekymmer för UD. Först i slutet av 1942 kunde man i störreutsträckning börja ta hem sjömännen med kurirflygplan.

Ögonblicksbild från 26.1.41

Ensam kvar ombord på den brinnande Belgia ropade kaptenTillroth till den närmaste livbåten att komma tillbaka. 2 man började ro tillbaka men 2 rodde åt motsatt håll "för att komma undan suget". Båda båtarna läckte från splitterskador och blev snabbt halvt vattenfyllda.

Belgia sänkt 25.9.42 som Empire Bell

Efter omfattande reparation i Tyne förvärvades Belgia i augusti 1941 av Ministry of War Transport som "Empire Bell" på 1741 brton. Den 25.9.42 på resa Tyne & Loch Ewe till Reykjavik med last av 1832 to kol torpederades hon på lat N 62 18′- W 15 30′och sjönk på 4½ minuter. 10 av de 37 ombv dödades. (6 man var kanonbetjäning). Ubåten var U-442 c:a 90 miles SO Cape Kötlutangi på Island.

HISTORIK

Komb. last- och passagerarångare på 2076 brton byggd 1930 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål . L.87,3 B. 12,2 Tillhörig Ånf.AB Götha (Frans Sternhagen) i Göteborg. Belgia alternerade med Burgundia på rederiets Antwerpenlinje fråm till krigsutbrottet sept 39 och gouetrades av alla PArisresenärer som en billig och bekväm resväg till Frankrike. Sjösatt 11.1.30 ,döpt av konsulinnan Sternhagen. Då hon några dagar senare dockades rasade en ställning vid akterskeppet och en 19-årig varvsarbetare dödades. Provtur i regn och blåst den 7.5.30. Shelterdäckad med 2 tonnageöppningar till ett helt inbyggt mellandäck. Djupg . på 2460 ton last 18′7′′. 176-tons crossbunker för om eldrummet. Welindävertar. Alla 4 luckorna 18′breda, lucka I 26′i längd, lucka 2 och 4 längd 23′10′′, lucka 3 19′6′′ lång. Ett stort förrum och ett stort akter

rum

BELGIA 26.1.41

rum. 7 st 5-tons, en 10-tons bom. 8 Ångwinschar. Maskinkappen reducersd till en rund trumma, inte större än att man kunde ta igenom en lågtrycks-kanna. Pannkappen reducerad till ett 4-kantigt schakt omkring inre skor-stenen, allt för att få rymd i passagerarinredningen. Alla rörledningar i passageraravdelningen dragna mellan hyttdäcket och ett 2'7" därunder in-byggt extradäck, lätt åtkomliga för reparationer. Ett mindre kylrum på akterkant av poophuset med 2 dörrar utåt däck. Manskapsinredning i poopen. Belgias förste befh Yngve Rydeberg, far till skådespelaren Georg Rydeberg, kom ombord 13.4.30, man var 13 vid bordet under invigningslunchen, vid provturen gjorde Belgia 13 istf 11 knop, hon avgick på sin första resa till Antwerpen den 13.5.30, på däck fanns 13 ventilatorer och på båtdäck 13 fönster men hytt nr 13 saknades ombord. 13+13= 26 och Belgia sänktes den 26.1.41 Kapten Rydeberg avled 1934 vid 54 års ålder och befh fram till januari 1940 var sedan Gustaf Backlund som 17.1.40 avlöstes av kapten Tillroth. -Belgia hade hytter för 42 passagerare. En genomgående entré-hall midskepps på shelterdäck,panelad i mahogny med beigefärgat tak. Därifrån ledde trappor med spegelglaspartier ner till Ia klass-hytterna och upp till båtdäck med lyxhytterna och befh svit. På entréhallens akterkant en stor Ia klass matsalong med spegelklädda mattgräna skott, beige tak, heltäckande rosa matta,mahognymöbler med svagt mönstrad velour-klädsel pch 40 sittplatser vid runda bord. Akter om matsalongen låg kök,stort pentry, officersmäss, stort proviamtkylrum och ett proviantförråd. På förkant av entréhallen låg ,åtskilda av en glasvägg, rök- och konversations-salongerna med 11 stora fönster, ljusgrå lackerad halvpanel, beige tak, epingléklädda soffor och fåtöljer, och mattor i tegelfärg och grönt. De 2 lyxsviterna på båtdäck hållna i beige med textilier i rosa och violett, Orreforsarmatur, badrum och privat bagagerum. Till detta kom ett stort verandacafé och rymligt promenaddäck. Alla passagerarhytter under däck var stora och ljusa med mahognymöbler, vita skott, mjuka mattor och epinglé-klädda sittmöbler. Ljusgrå, ljuddämpande mattor i korridorerna. -Under backen en 3e klass passageraravdelning med 2 3-manshytter, mäss, tvättrum, bagagerum och 2 st wc:n. Hela den fasta och komfortabla inredningen av varvets tillverkning. - 21.2.38 en lätt kajkollision i Antwerpen. den 1.2.37 kom Belgia till Gtbg från Antwerpen med en hel del ovanbordsskador efter en svår resa från Antwerpen i en av de värsta orkaneran i modern tid på Nord-sjön. Den 9.4.40 fast i Rouen (se sid 5). (se sid 20)

UD HP80c 3514

Tyska och Engelska fakta om bombningen av Belgia

Londonbeskickningen 29.8.52 till arkivarie Åke Kromnow,UD, översänt av-skrift av skrivelse 16.8.52 från mr Passant i Foreign Office med kopior av

BELGIA 26.1.41

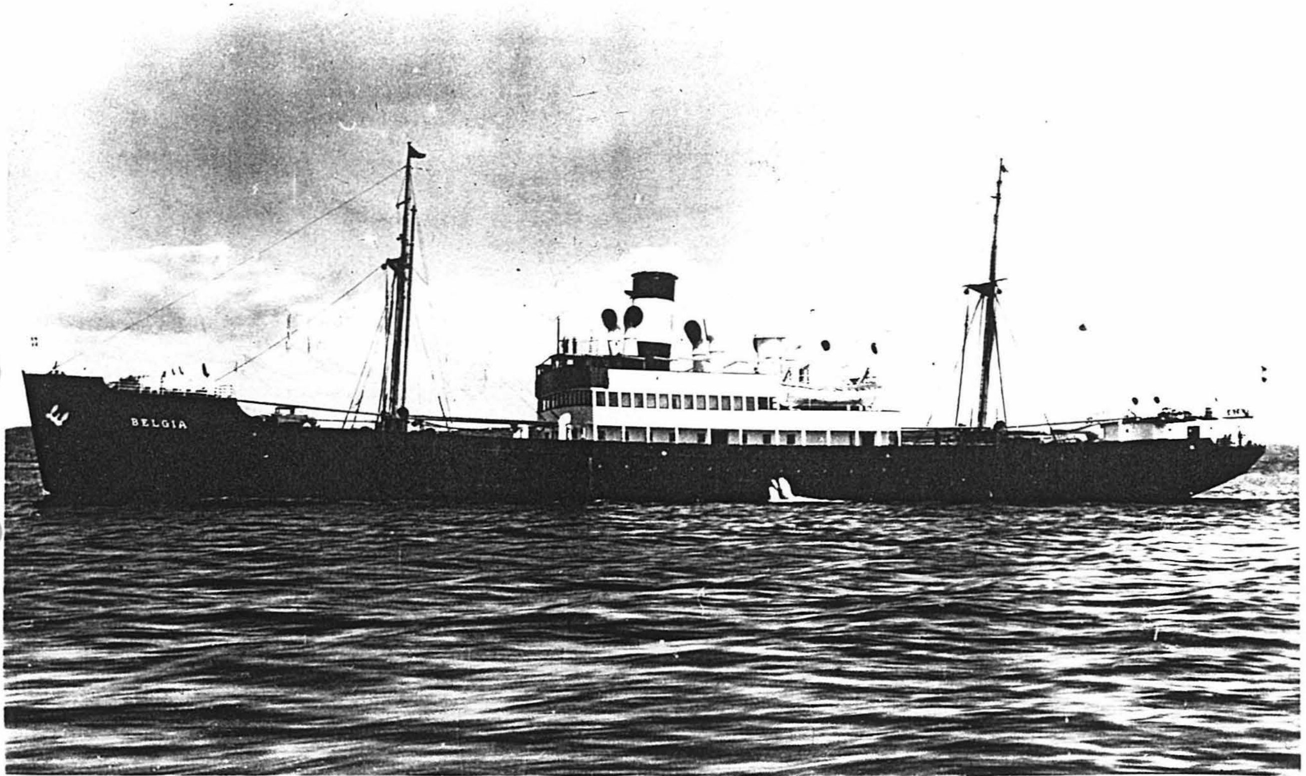
Admiraltys konvojrapport för Belgia ävensom Luftwaffes rapport 26.1.41.

" According to British Admiralty records the Swedish ss Belgia was damaged by air attack 26.1.41 near the Sunk lightvessel off Harwich in convoy FN 392. Survivors were taken to Rosyths, the ship itself was beached near Walton pier and eventually arriveda at Harwich 14.2.41 British Admiralty report records further state as follows:
" Convoy FN 392 sailed from Southend at 10.30 a.m 26.1.41. It consisted of 26 ships, of which 2 were Swedish (Belgia & Gunda), 2 dutch (Sandenburg & Texelstrom) and one norwegian (Kongshavn).In addition 4 British tugs sailed from Southend to Harwich. Escort was provided by HMS Westminster, Cotswold and Puffin. "
The German version of this attack is contained in the dailt report of the Luftwaffe operational HQ for 26.1.41:

" At 17.21 a convoy consisting of 40 to 50 medium and small ships was attacked from the air in a position 10 km norteast of Orfordness. One bomber approached a merchantship of 4-5000 tons from a height of 60 meters,dropping two 500 kg and two 250 kg bombs. Two of the bombs hit the middle of the ship causing a violent explosion,presumably due to the boilers bursting."
I am informed by Admiralty that although the German record does not specify that the ship attacked was the Belgia, it seems avident that this was the case,for no other hits are claimed on ships in that vicinity on that day. I have the honour to add,that a search of the German foreign monistry archives has revealed nothing relating to the sinking of the Belgia, but only the corrspondence arising out of the Swedish request to the Geramn government for a free passage for the vessel.

Your obedient servant
(for mr Churchill)
E.J.Passant.

BELGIA 26.1.41



Belgia före kriget.

HEMLIG

SELENE 31.1.41

ANLÖPT DONEGAL BAY,LÄCK EFTER NATTLIG KOLLISION I GIBRALTARKONVOJ.

Rapport

Avgick Gibraltar fre 17.1.41 destinerad till Garston via Belfast med last av 1120 ton järnmalm och quebracho (timmer) Djupg F 14'9"- A 16'9''. 18 ombv. Fre 31.1 kl 06.30 kolliderat i konvoj (HG) c:a 200'W Irland med ett okänt fartyg i konvojen som var lastat och gick jämsides.NO vind & sjö, mulen luft, sikt 1'. Befh och 1e styrman på bryggan. Utkik på toppbryggan.Selene före kollisionen tänt BB lanterna och avgivit en kort ljudstöt i ångvisslan. Det andra fartyget utan ljus, inte avgivit någon signal men hissat markering för manöverodugligt fartyg. Selene fått stora skador midskepps BB ovan VL samt läckage i 2ans rum under VL och i kolboxen.

Bangor Bay 8.2.41
Gösta Plomgren
Befh

Jag hade varit uppe på 2e styrmans vakt och när 1e styrman löste av gick jag in i hytten intill karthytten.1e styrman kallade mig ,ty det andra fartyget om BB girade STB och kom närmare oss.Jag kom ut på bryggan med detsamma och gav order om hårt STB roder och högsta möjliga fart för att undvika kollision, men 1e styrman hade redan något tidigare givit samma order och även avgivit STB-signal i ångvisslan.Kollisionen var i allafall oundviklig.Sekunderna före kollisionen tände det andra fartyget 2 röda ljus men inga sidoljus.Vid sammanstötningen skadades bl.a BB livbåt.Order gavs om att stoppa maskin,pejla tankar och rännstenar och klargöra STB livbåt. Det visade sig att fartyget läckte varför länspumparna sattes igång.Alle man sattes sedan i arbete med att försöka täta de värsta hålen medan konvojen fortsatte. Kl 12.10 fortsattes resan in mot Irländska kusten för att få lä och kunna utföra provisoriska tätningar Länspumparna kunde hålla någorlunda läns.- Under söndagen 2.2 kom 1e maskinisten uppppå bryggan och varskodde att maskin krånglade och att det var svårt att hålla läns sedan tätningarna delvis slagits upp av brottsjöarna.Jag satte då kursen mot närmaste säkra ankarplats.- Kl 13.40 ankrat i Donegal Bay och fortsatte resan kl 19.35 då tätningar och maskin var klara.
Mån 3.2 kl 23.30 till kontrollfartyget i Belfast Lough och fått order att gå in till Bangor Bay och ankra. 4.2 kl 01.20 ankrat i Bangor Bay.

Journalutdrag

Fre 31.1 omkring kl 06.30 kolliderat med ett okänt engelskt fartyg. Selene befann sig ca 4 kbl från närmaste fartyg i konvojen om BB, styrande O½N. Helt plötsligt observerades det andra fartyget komma STB hän med god fart

SELENE 31.1.41

Befh varskoddes omedelbart och denne gav order om hårt STB roder och högsta möjliga fart.1e styrman Jacob Siig, som hade vakten, hade redan givit samma order och även givit STB-signal i ångvisslan och Selene befann sig under STB-gir. Avståndet var emellertid för kort/och ca 5 famnar från Selene tände det andra fartyget2 röda ljus,men kollisionen var redan då oundviklig och det andra fartyget träffade Seelene midskepps flera gånger(BB). Betydande skador uppstod ,bl a krossades BB utsvängda livbåt. Rundpejling visade svårt läckage i rum 2 och kolboxen.Stora läckor över VL midskepps i maskinisternas badrum och i mellndäcks bunker och i rum 2 läckte det från s-ända nitar under VL.Länspumparna sattes omedelbart igång och besättningen sattes i arbete med att täta läckorna provisoriskt. STB båt klargjordes.

Lör 1.2 Styrt kurser efter befh order Länspumparna arbeta oavbrutet

Sön 2.2 Då det visade sig omöjligt att hålla läns på grund av att tätningarna öppnats av brottsjöar och då matarpumpen och högtryckens exe excenterskivor i maskin arbetade dåligt, satte kapten kursen mot närmaste säkra ankarplats, Donegal Bay. Kl 13.40 ankrat där med STN + 90 famnar Alle man satts i arbete med att täta läckor samt reparera i maskin. Kl 19.30 allt klart 19.35 hivat upp och fortsatt mot Belfast.

Mån 3.2 kl 23.30 anlänt till Belfast och erhöll order från kontroll~~myndig-heten~~ fartyget att ankra i Bangor Bay och invänta order.

Tis 4.2 01.20 ankrat i Bangor Bay, STB + 45 famnar.Fartyget under e.m inspekterats av "Whiping"-myndigheterna som beordrat fartyget till deras kaj i och för whiping igen.Tillkallat Lloyds surveyor från Belfast och en representant därifrån, mr Balfour, har besiktigat skadorna samt beordrat fartyget att gå in till Belfast för temporary repairs dästädes om lasten ej skulle lossas i den hamnen.Hela dagen rått tät tjocka Tidvis avgivit signaler för fartyg till ankars.

Bangor Bay.5.2.41

Befh

Maskindagboken

Fre 31.1 kl 02 3e maskinisten rapporterat till maskinchefen att 2e maskinisten är sjuk och oförmögen att ta sin vakt varför maskinchefen tagit vakten kl 08.Huvudmaskinen arbetat korrekt och med samma fart till kl 06.25 då signal gavs från bryggan om Högsta Fart vilken order genast verkställdes.C:a 5 minuter därpå kändes flera hårda stötar i BB-sidan och maskin stoppades på order från bryggan 06.30.Jag märkte genast att vatten börjat strömma ner i maskinrännstenen från badrummet och toppbunkern och jag startade genast ballastpumpen men fann genast att det inte gick att hålla rännstenarna läns, utan vattnet steg sakta.Jag startade då matarpumpen och märkte genast att jag kunde hålla rännstenarna till-

SELENE 31.1.41

räckligt torra. Fått order från bryggan att länspumpa STB rännsten i rum 2 där det pejlats 26″ vatten. Jag fortsatte att växelvis länspumpa last - & maskinrumsrännstenarna hela tiden och kunde hålla undan vattnet. - Kl 12.10 order från befh om halv fart som verkställdes. Så fort maskin startats använde jag huvudmaskinens rännstenspump och ballastpumpen för att länsa från rännstenarna i rum 2 och maskin. Pumparna igång oavbrutet. Alle man ombord, utom 2e maskinisten, i arbete med att rädda fartyget.

Lör 1.2 Under natten varskodde jag befh att högtryckscylinderns framåtexcenter och huvudmaskinens matarpump till pannorna inte arbetade bra och att sjövatten rinner från toppbunkern BB ner över BB ångpanna och förstör dess isolering. Hela tiden mycket vatten som rinner från badrummet ner i huvudmaskinens lågtrycks connecting rod top end bearing samt connecting rod bottom end bearing och No 6 frame bearing. Befh beslutat gå till närmaste säkra ankarplats. Kl 13.40 stoppat maskin, ankrat i Donegal Bay. A All hands i arbete med maskinreparationerna. Kl 19.30 meddelat befh att maskinen är klar, kl 19.37 order om full fart. Allt fungerat bra. Tagit sparewater från sjön in i pannorna. Ballastpumpen arbetat 18 timmar med att länsa från maskin och förrummets rännstenar.

Tis 4.2 01.08 väl i maskin, ångan stängts av till huvudmaskinen, fartyget till ankars i Bangor Bay. 3e maskinisten meddelat maskinchefen att panna 1 och 2 BB:s fire box läcker.

Bangor Bay 5.2.41
A Ojasoo
1e maskinist

Crew List (Endast 2 svenskar ombord)

Befh Gösta Plomgren, Stockholm (Linnégatan 15), 7.7.09 (19.9.40 i London)
1e styrman Jacob Siig, Pärnu, Estland, 2.1.05 (1.11.40 L-pool)
2e styrman Alexander Laason, Kuuresaari, Estland, 31.1.92
1e maskinist Arnold Ojasoo, Viljandimal, Estland, 28.5.09 (1.11.40)
2e maskinist Herman Rose, Tallinn, 20.1.88
3e maskinist Ferdinand Kitter, Haaslava, Estland, 5.12.09
Föreståndarska Mare Kuusler, Tallinn, 9.7.10
Kocka Hermine Silberberg, Emmaste, Estland, 19.1.09
Matros Aleksei Samul, Palmse, Estland, 24.2.09 (1.11.40)
Matros Peter Veinmann, Tallinn, Estland, 4.5.19
Matros Arnold Övnapuu, Püssi, Estland, 26.2.19
Lättmatros John Torsten Petterson, Västra Alstad, 28.7.19 (6.1.41 Lisbon)
Lättmatros Andrei Rand, Laimjala, Estland, 31.5.16
Jungman Helmuth Rässa, Tallinn, Estalnd, 18.5.24
Eldare Arnold Köll, Pärnu, Estland, 9.12.00

forts

SELENE 31.1.41

Crew list forts

Eldare August Lillimägi, Tartumaa, Estland, 9.5.09
Eldare Rudolf Avilo, Tallinn, 4.4.14
Lämpare Leo Filin, Pärnu, Estalnd, 26.12.09

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Belfast 12.2.41 kl 15

Konsul Arthur Ulick Burke.
Bisittare: befh på Kronprinseessan Margareta, Erik Axel Holmström, och sjökapten Torger Humlavik, ex norska ms Ringhorn.
Captain Johannes Velsi tolk för 1e styrman, chiefen och utkiken.
Befh Plomgren: (Berättat detsamma som i sin rapport) På frågor svarat:
Det var mycket mörkt, molnigt, ingen måne, vind NO 5, och man kunde urskilja fartygen som skuggor i mörkret. Kollisionen inträffade ungefär 06.30 den 31.1c:a 210 miles off West Ireland. Vi styrde kompasskurs O½N. Selene gick först i klonn nr 7, med andra kolonner på båda sidor på c:a 5 kbl avstånd. Konvojfarten var 7½ knop. Jag hörde en signal i ångvisslan och samtidigt kom 1e styrman in och sade att ett fartyg om BB kom emot oss. När jag kom ut på bryggan hade 1e styrman redan beordrat hårt STB roder och högsta fart och givit STB-signal i ångvisslan. Jag gav samma order utan att veta att de redan beordrats. Vi hade också tänt vår BB-lanterna. Det andra fartyget visade omedelbart före sammanstötningen 2 röda ljus, visande att hon inte var under kontroll, men det var alldeles för sent. Hon hade inga lanternor tända. Vi ökade omedelbart före kollisionen vårt varvtal på maskin till 55/60 varv och började gira STB men vi rammades om BB flera gånger och BB båt förstördes. Efteråt sökte vi kommunicera med morselampa men jag är inte säker på att det andra fartyget förstod våra signaler för svaret kunde inte tydas. Det andra fartyget stannade i närheten ganska långt borta till dess vi fortsatte, men jag kunde inte urskilja hennes hamn. (Make out her name) Pejlat 26" vatten i rum 2 om BB och satt alle man att täta läckorna med träkilar, talg, presenningar och trävirke.
1e styrman Biig: Avlöst 2e styrman kl 04 varvid befh gick och kojade. Det var mörkt, molnigt, ingen måne, vind NO 5 Beaufort, NO sjö med rullning. Kunde urskilja andra fartyg som mörkare silhuetter i natten på c:a ½ miles avstånd. Kompasskursen var O½N. Medan jag gick upp och ner på bryggan observerade jag plötsligt omkring 06.25 att fartyget på vår BB-sida kommit närmare oss i bäring NtW. Jag kollade vår egen kurs och fannn att vi höll kurs O½N. Det andra fartyget kom STB och närmade sig alltmer. Jag tände sidoljusen och såg att BB lanterna brann, beordrade sedan hårt STB roder och gav STB-signal i ångvisslan samt slog högsta

SELENE 31.1 41

fart till maskin , varskodde sedan befh som genast kom ut och gav samma order jag redan givit. Jag såg inte det andra fartyget företa sig någonting för att undvika kollision och kort därpå törnade det flera gånger mot vår BB-sida . Först därefter såg jag 2 röda ljus som hissats i förriggen på det andra fartyget,indikerande att hon var manöveroduglig.

Chiefen Ojasoo: Tagit vakten i maskin kl 02.Hörde c:a 06.25 en kort stöt i ångvisslan och ungefär samtidigt kom signal från bryggan om högsta fart. Jag ökade genast farten med 5 varv.Kort därpå kändes en stark stöt i vår BB-sida,följd av flera andra stötar och det kom signal från bryggan att stoppa maskin,vilket jag gjorde.Jag såg vatten strömma ner i maskin längs BB-sidan och senare även från BB kolbox i mellandäck.Jagfick order att länsa rännstenarna.

Matros Samul: Utkik sedan 05.20 på toppbryggan.Observerade det andra fartyget om BB . Ibland var hon något akter om tvärs, ibland något för om tvärs, alltid på samma avstånd som fartyget om STB.Då jag observerade att hon närmade sig varskodde jag 1e styrman.Efter enstund hörde jag styrman ropa "Hard STB wheel" och strax efter blåste vi en kort signal i visslan. Jag kunde ej se några ljus på det andra fartyget.Då hon var c:a 5 fathoms från oss såg jag 2 vertikala röda ljus tändas på henne men inga sidoljus. Omedelbart därpå kolliderade hon med oss och jag lämnade styrhyttstaket. Det andra fartyget kunde bara urskiljas som en skugga i mörkret.

Lättmatros Pettersson: Till rors efter 05.20. Omkring 06.25 ropade 1e styrman till mig utifrån bryggans STB-sida :" What is your course on the compass " och jag svarade "Exact 0½N". Styrman sprang då till kompassen och tittade själv Sedan sprang han till BB-sidan och ropade därifrån:"Hårt STB vilket genast utfördes.Jag hörde en kort stöt i ångvisslan.Styrman ropat på befh som kom ut genast och gav samma order som styrman redan givit. Befh ropade:" Look out! We are colliding!" samtidigt som Selene började gira STB.I samma ögonblick kändes en mycket hård stöt följd av flera andra stötar om BB där det andra fartyget gled förbi med dunder och brak. Jag stod inne i styrhytten och kunde bara se rakt framåt genom ett litet hål i splitterskyddet.

KK memorial 21.4.41 Ej för publicering

(Sjöförklaring inkom till KK 29.3.41) Det okända fartyg som kolliderade med Selene har av allt att döma fått sin styrledning tillfälligtvis satt ur funktion eller på annat sätt blivit manöverodugligt.Detta visar med önskvärd tydlighet den omständigheten att man ombord på fartyget lät tända 2 ljus med rött sken, det ena rätt över det andra, på samma höjd som förtoppslanternan och synliga runt hela horisonten.En sådan signal

SELENE 31.1.41

gives endast då fartyg av någon anledning är manöveroedugligt,och visas då i så god tid att ett i närheten varande fartyg genast kan avvärja en hotande ombordläggning. Ex officio.
Bo Bergström

Egna noteringar

HISTORIK

Laståńgare på 1366 brton byggd 1894 vid Wm Pickersgill & Sons i Sunderland av stål.(Ex Helios,Edvard, Barbro, Bolero,Barbro,Elorrio).L 72,2 B 10,9 Tillhörig skeppsredare Isidor Fagraeus i Stockholm. Ångaren återinfördes som Helios till Sverige från Estland 1940 samtidigt som ss Daphne (Eos) som blev torpederad i dec 40.Som Selene insatt i Engelsk tidsbefraktning juni 40 för Ministry of Shipping. -Byggdes som Elorrio 1894 för Richard W. Jones & Co i London, överfördes 1906 på Elorrio SS Co i Newport och såldes febr 1913 till Bloms Red AB i Norrköping för bolagets reguljära linje mellan Norrköping och Grangemouth och fick då namnet Barbro. Efter några ägarebyten såldes ss Edvard i maj 1935 av Limhamns red AB till L.ü.EEro (Karl Mitt) i Tallinn, Estland 35/56 av fartyget ägdes dock av Isidor Fagraeus i Stockholm, Estlands generalkonsul i Stockholm. -Welldäckad med 2 för- & 2 akterluckor,2 master, häckakter, 700 ihkr maskin,skans i backen Befh salong och sovhytt längst akterut. - Den 29.9.41 kolliderade Selene i konvoj i Humbermynningen vid flyganfall med ett holländsk fartyg (Se 29 9 41) - Utan att råka ut för några allvarliga krigshändelser gick hon hela kriget i engelsk kustfart Den 25.12.44 i Barry Dock,Cardiff, utbröt en våldsam brand i pentryt och mässen midskepps,tydligen sedan en fotogenlampa antänt en spritdaejeanne Det tog flodspruta och brandkår flera timmar att släcka ochreparatinen tog 2 månader, - Selene gick hela 1945 i timecharter mellan Preston och Bordeaux och kom efter 5 års bortovaro till Sverige igen den 30.1.46 efter att ha lossat en kollast från Blyth i Köpenhamn. Selene kom då till Lindholmens varv i Göteborg för klassning och lämnade varvet först 5.8.46 då hon gick till Nyhamn för att lasta på Kings Lynn. - I april 1945 ändrades hemorten till Järna men återgick till Stockholm den 1.1.52. -Natten till sön 27.11.49 på resa Piteå-Ystad med trälast i fint väder försvann 25-årige kocken Gunnar Magnusson Han sågs sist kl 22 och saknades kl 06 - I juli-aug 1950 ver Selene i samband med en längre tids uppläggning vid Ekensbergs varvi Sthlm uthyrd till ett filbolag för inspelning av några kidnappningsscener i filmen" Det händer inte här". Ångaren kunde i filmen ses ligga i Hammarbyhamnen med det folkdemokratiska namnet " Mrofnimok Gadyn" (läses baklänges).- På resa Norrköping -NewCastle med last av 590 stds pitprops var Selene 31.1.53 nära att förlisa i orkan på 34 sek ms i Nordsjön men kunde med förlust av

SELENE 31.1.41

1/3 del av däckslasten medan Aspö i samma orkan försvann med man och allt Selene kom natten till den 2.2 in på Grimsby redd med svår slagsida och sönderslagen brygga och en mängd skador och vattenfyllda hytter. Befh var Christer Phalén.- I april 53 såldes ångaren för 200.000 kr till C:ia Navie Minores SA i Panama och gick i ytterligare 6 månader som Heros i Nord-och Östersjöfart innan hon 1 febr 54 (1.2.54) hämtades i Stockholm av brittiska högsjöbogseraren "Superman" och bogserades iväg till nedskrotning vid Tyne dit hon kom 12.2.54.(Såld till British Iron & Steel Corp i London).

DISA 9.2.41

ÅTTA FARTYG SÄNKTA AV CONDORPLAN OCH UBÅTAR I DISAS KONVOJ HG 53

Journalutdrag

Tors 6.2.41 kl 15.50 avgått i konvoj från Gibraltar destinerad till Glasgow
Kom närmast från Melilla i Marocko.

Sön 9.2 kl 14.50 anfölls konvojen av 5-6 tyska bombplan, av vilka ett två gånger anföll Disa. Varje gång fälldes 2 bomber vilka dock missade och exploderade i vattnet. Samtidigt besköts fartyget med grovkalibriga maskingevär. Vid undersökning efter anfallet konstaterades följande skador; 3 skotthål i STB livbåt, luftröret till frysmaskinen genomskjutet och uppfläkt på tre ställen, 2 stora hål i STB eldrumsluftrör, BB förliga barddun avskjuten, STB skorstensstag avskjutet, Bb aktre skorstensstag skadat, år 3ans lucka, täckt med 3 presenningar, uppstod 2 st kvadratfot stora hål, en buckla i akterskottet till kolboxen om STB, ett hål på akterkant av brygghuset om STB, 2 st 1" hål i sanitetstanken, ett kvadratfot stort hål i båtdäck STB och ett mindre i däcket utanför 1e styrmans hyttdörr samt en räckverkspinne avskjuten.

Tis 25.2 19.40 anlänt till Rothesey Dock, Glasgow och förtöjt därstädes.

Ons 26.2 Assuransens ombud meddelats om skadorna genom bombattacken 9.2 och om stormskador. ss Disa 26.2.41

Per Östman Akke Vernmark Sven Svensson
2e styrman 1e styrman Befh

Egna noteringar

CONDORPLAN SÄNKTE FEM FARTYG 9.2

YTTERLIGARE 3 FARTYG TORPEDERADE AV U-37.

Konvoj HG 53 Gibraltar-UK bestod av 16 fartyg med eskort av 9 jagare och armerade trålare. Den styrde från Gibraltar 6.1. rakt västerut för att i en vid båge undvika Biscayabukten och närheten till den Portugisiska kuste På kvällen lör 8.2. siktades konvojen halvvägs mellan Gibraltar och Azore na av U-37 (Nikolai Clausen) som rapporterade till sin bas i Lorient och xxxxxxxxx därifrån underrättades Kampfgeschwader-40-basen om konvojen. Kl 06 sön 9.2 lyfte fem Fokke-Wulff-Condor plan från Bordeaux-Merignac-flygfältet med kurs mot konvojen som dessförinnan i gryningen 04.30 anfallits av U-37 som på lat N 35 33'- W 13 13' i snabb följd torpederade och sänkte 2 fartyg. Det var ss Courland av Leith på 1325 brton (B.-32 i Glasgow) och på resa Lissabon-London med 1395 ton styckegods, och ss Estrellano av Liverpool på 1983 brton (B.-20 i Aberdeen) på resa Lexioes-Liverpool med last 1v 1100 ton fiskkonserver och 900 ton styckegods.
Ett eskortfartyg tog upp 21 man från Estrellano, 6 saknades. Mot order stoppade ss Brandenburg av Leith och tog upp befh och 29 man från Courlar

DISA 9.2.41

men 3 man var borta. - Kl 12 den 9.2. nådde Condorplanen konvojen 160 miles SW Cape Vincent och angrep direkt de i 2 kolonner gåendelastfartygen. med bomber och automatkanoneld. De 5 fartyg som sänktes i det koncentrerade anfallet var the commodore vessel, ss Dagmar I av London på 2471 brton (B 03 i Newcastle) , en d.d. dansk ångare, på resa Malaga-Clyde med last av 1000 ton apelsiner och järnoxid på fat.

ss Jura av Glasgow på 1759 brton (B.-29 i Burntisland) med last av 2800 ton malm (Pyrites)

ss Varna av Glasgow på 1514 brton (B -24 i Port Glasgow) på resa Lexioes-Swabsea med rums-& däckslast av 2000 ton pitprops , som, svårt skadad under vl av en bomträff vid förmasten med pumparna igång kunde fortsätta med konvojen men sjönk i hårt väder den 16.2 på N 44 15'- W 22 30' De 22 ombv togs upp av ett annat fartyg i konvojen, Empire Tern, som kunde landsätta dem i hemstaden Glasgow.

ss Britannic av Hull på 2490 brton (B -18 i Bristol) på resa Almeria-Barrow med 3300 ton järnmalm

ss Tejo av Oslo på 967 brton (B -16) på resa Oporto-Belfast med styckegods. Dagmar I, Jura, Tejo och Varna sänktes på lat N 35 42'- long W 14 38'.

Jura träffades om STB vid akteränden av båtdäcket av en grovkalibrig bomb som sprängde en djup krater i däcket och rev upp fartygssidan på förkant av rum 3. STB båt sprängdes bort. 17 man medförande den svårt sårade befh Gray sjösatte BB båt men innan taljorna hunnit kastas loss sjönk fartyget med aktern före och drog med sig båten i djupet. Endast 8 av de 25 ombd. överlevde , de övriga 17 drogs med ner. Eskortfartygen räddade de flesta från Dagmar I, Britannic och Tejo men 10 man saknades, men 77 överlevde. Dagmar I fick en bombträff i eldrummet som dödade 5 man i maskin och sprängde bort 2 livbåtar. Tejo, vars rum var fyllda huvudsakligast med vinfat, träffades kl 14.50 av 2 bomber, en akter om styrp hytten och en vid förmasten varvid livbåtarna förstördes och eld utbröt. Kapten Leif Christensen och 3 man saknades och de 11 överlevande räddades från fördäcket av en jagare kl 16 strax innan Tejo sjönk. Britannic fick 3 fullträffar, kantrade och sjönk men endast en man dödades. 36 räddade sig på flottar och vrakgods. - Ett av Condorplanen fick bensintankarna skadade av lv-elden från konvojens fartyg och eskorten och satte kurs hemåt men kom aldrig åter till basen. - Den stympade konvojen angreps måndag morgon 10.2 kl 06.33 av U-37 som sköt 2 torpeder mot ett tankfartyg men båda träffade ss Brandenburg av Leith på 1473 brton (B.-10 i Leith) på resa Villa Real-Oban med 1800 ton svavel och malm som hade ombord befh och 30 man från ss Courland som U-37 sänkt i gryningen den 9.1. Ingen överlevade kunde oåträffas där Brandenburg försvunnit på lat N 36 10 - W 16 38'. Alla 53 ombord var borta

DISA 9.2.41

Åtta av konvojens 16 fartyg hade nu sänkts, men Disa och de andra 7 kom fram till sina destinationsorter utan några fler anfall.

SKNEIII 211 Surveyreport

Utfärdad i Glasgow den 27.2.41
Funnel stays port & STB sides broken & stranded (to renew)
2 wood covers on No 3 hatch broken (to renew)
Sanitary tank oierced in 2 places
3 tarpaulins on no 3 Hatch torn.
3 deckplanks STB abreast the funnel torn, el.cables underneath damaged
Fore topmast stay broken (to renew)
Deck margin plank port side of captains deckhouse torn at the end/renew
STB lifeboat; 3 planks pierced , copper buoyancy tank punctured in two places, bread tank destoryed, one fall block split.
Repairs of the above damages carried out by messrs Batclay, Curle & Co in Scotstown, cost £ 55.
Disa var utlossad på e.m 28.2, reparationen klar 4.3 på em , avgick 5.3 kl 14. The following repairs were postponed;
Cowl of STB stokehold ventilator badly bent & broken (To renew)
4 teak wooden weatherboards on STB aft end of navigation bridge split and broken, handrail at this point bent & broken.
Cowl of ventlator to refrigerations chamber STB side of bridge deck badly bent & broken.
STB wing plate of bridge end after bulkhead indented.
The above repairs made nov 41 when docking in Cardiff. Cost £ 20.

Egna noteringar Data om Disa

Laståwhile på 2002 brton byggd 1918 i Shanghai av stål .L 81 B.12 (Ec Solvaer) Tillhörig Erik Brodin i Stockholm.
18.3.40 avgick Disa från Halifax destinerad till Greenock, befh Sven Svensson. Mötte orkanartad storm 20.3 och fick kl 06.30 den 21.3 BB salongsdörr inslagen varvid salongen, stuerts hytt, kockens hytt, pentryt m.m vattenfylldes. BB båt skadad. Legat bi några timmar för tätning av dörrhålet. Kom till Greenwich 29.3 kl 20. och blev sedan fast utanför spärren den 9.4 och kom i Engelsk tidsbefraktning i maj .Disa låg i Bordeaux i juni 40 och beordrades att gå till Casablanca. På väg dit beordrad till Dakar istället och blev kvarhållen där i 2 månader tilldammans med Bur, Ring, Milos och Korsholm (Se 24.9.40) Frigiven i början av september avgick Disa till Cap Verde och St.Thomas i Västindien, sedan till Tampa i Florida för lastning och via konvojanslutning i Halifax kom hon sedan till Greenock, och fortsatte därefter hela kriget att gå i

Egna noteringar

DISA 9.2.41

[illegible]

charter för Ministry of War Transport. Den 16.10.44 var Disa nära ett V1-nedslag i London.

Se 16.10.44

GÖTEBORG 26.2.41

BORTA MED MAN OCH ALLT PÅ RESA REYKJAVIK-GÖTEBORG

Sv.Lloyd,Gtbg 3.4.41, till KK
ss Göteborg

Vi tillåta oss hänvisa till meddelanden i pressen beträffande denna ångare som den 25.2. avgick från Reykjavik destinerad till Göteborg. Ångaren har sedan dess icke avhörts. Vi har gjort efterforskningar på alla håll men utan resultat. Om några u-rättelser ingå beträffande ångarens öde, skola vi genast meddela KK.

Elof Heden
Verkställande direktör

Dito till KK ,Gtbg 13.5.41

(Insänt besättningslista, telegramkopior etc till sjöförhöret)
Av den sista från fartyget mottagna besättn.listan framgår att besättn. utgjordes av 5 befäl och 15 besättningsmän. Av bilagda avskrift av brev till oss från vårt Stockholmskontor 27.11 40 framgår att mässuppassare Vuoristo avmönstrat i Reykjavik och att Stig Klaesson påmönstrat i hans ställe. Närslutna kopia av telegram till oss från befh, avsänt från Glasgow 1.2.411 meddelas att maskineleven rymt,men att någon ändring i besättn.listan i övrigt icke förelåg .Enligt bilagda kopia av telegram till oss från befh, avsänt från Reykjavik den 25.2.,påmönstrad maskineleven Hörnell där. UD på förfrågan 20.3 fått svar från beskickningen i Reykjavik att följande passagerare medföljde:
Danska undersåtarna direktör Leon. Valdemar Marshal,Köpenhamn, och dennes hustru Anna Marshal, samt finske undersåten sjökapten Alex.Fock från Helsingfors, anställd i rederiet Antti Wihuri i Helsingfors.
Beträffande fartygets sjövärdighet vid avgången från Reykjavik bedja vi få hänvisa till bifogade avskrift av intyg utfärdat av Lloyds register of Shipping härstädes den 12.5.41. Av närslutna kopia av certeparti och utav befh telegram till oss av den 14.2 framgår att ångaren hade ombord 5500 tunnor sill, lastade under däck. Enligt vad vi erfarit av en av mottagarna till lasten,räkna dessa med att genomsnittsvikten per tunna skulle ha varit 155/160 kg brutto.Ångaren hade dessutom ombord ett bunkerförråd på 241 ton.

Telegram till UD från legationen,Reykjavik ,24.11.40 kl 12.42

Göteborg har idag avgått vuoristo mässpojke avmönstrat sjuk stig klasson påmönstrad.

Telegram till rederiet från Befh i Reykjavik, tis 15.2.41 kl 17.32

Sailed tuesday 07.00 engine apprentice sven hoernell born skelleftea 1918 signed on here no other alteration crewlist stop bunkers onboard

GÖTEBORG 26.2.41

241 tons stop expenses here including bunkers provisions cetera icekronors 7771/10 exbhange dollars 6/5165 equal us dollars 1192/53 which amount please transfer to account eimskipafelag reykjavikur credit national city bank of NY

Forslund care harald forsberg

Dito till rederiet från Reykjavik 1.2 saturday kl 13.10

Sailed Reykjavik naval instructions engine apprentice has deserted otherwise no change crew listed 355 bunker coal. Forslund

Telegram till UD från Legationen i Reykjavik 24.3.41 kl 13.43

19 edert 15 påmönstrat 23.11.40 mässuppassare stig klaesson född ulricehamn 2 6.21 halmstad sjömanshus nr 19 hyra 60 kronor avmönstrad polkka ss Bug stop vicekonsulatet siglufjord påmönstrat början februari kollämpare sven olof fredrik hörnell efterseglad norska ss Veni född skellefteå 14.11.18 adress nygatan 94.

Intyg från Loyds Register of Shipping,Gtbg 12.5.41

Att Göteborg vid sin förlisning i febr. 1941 innehade klass +100AI I Lloyds registerbook " subject to permanent repairs to keel and bottom plating no 5 plate in second strake below sheer, port side, and to leakage in No I double-bottom tank margin, stb side, being carried out on arrival repair port." Fartyget genomgick sin senaste klassning i Göteborg 1938.Propellern besiktigades i maj 1938. Pannbesiktning utfärdes i januari 1940. Gtbg 12.5.41

S.Townshend -Chefsexpert för Sverige.

Uniform General Charter ,Göteborg 14.1.41

Göteborg chartrats av Statens Reservförrådsnämnd i Stockholm för två resor R kjavik med herrings in barrels under and on deck till antingenPetsamo eller Gtbg. Shippers: Herring Board,Siglufjord..Allt under förutsättning att fri lejd garanteras av Tyska och Engelska myndigheter.

Telegram till rederiet från befh ,Siglufjördur, 14.2.41

5500 barrels loaded under deck stop proceeding Reykjavik tonight for istructions = Forslund

P.M. angående ss Göteborg

Beskickningen i Reykjavik har i telegram till UD lämnat följande svar på särskilda frågor angående ss Göteborgs tillstånd vid avfärden från Reykjavik:

1) Enligt stuvarnas uppgift var fartyget lätt lastat och helt utan slagsida.
2) Fartyget hade lots endast ut till redden . Lotsen uppgivit att fartyget var ngt styvt vid navigeringen.
3) En välutrusted flotte på för- resp. akterdäck. Livbåtarnas antal okänt.

Befh uppgivit för mäklaren i Reykjavik att fartyget hade en bottenskada erhållen i England. Till vicekonsuln i Siglufjord hade befh förklarat sig inte kunna medtaga de sv. sjömännen och fiskarma då han icke toge ombord flera än vad han hade lagliga räddningsmedel till Sthlm 10.5.14

Byråchef Ståhle

GÖTEBORG 26.2.41

CREW LIST (Uppgifter från skilda håll)

† Befh John Albert Forslund, Lerum, 18.12.74 i Oscarshamn (Sedan 1930)
† Ie styrman John Patrik Andersson, Nordhemsgatan 31,Gtbg, 26.9.80 Lysekil
† 2e styrman Torsten Axel Kånge, Svenska Denofa, Nödinge,24.5.09 Borgholm
† Chief Olof Engelbrekt Pihlgren, Ekedalsgatan 17,Gtbg, 28.9.01 Gtbg
† 2e maskinist Emil Andersson, Ekehöjdsgatan 47,Västra Frölunda,16.7.80 i Björkäng
† Stuert Fritz Theodor Dahlström,Svanebäcksg. 30,Gtbg,16.5.07 Göteborg
† Kock Ingvar Ekblom, Kommendörsgatan 30,Gtbg, 11.8.12 i Stockholm
† Mässuppassare Stig Klason, Karlstad, 22.6.21 Ulricehamn (24.11.40 Reykjavi
† Matros Lauri Nyman, Nokia, Finland, 16.3.12 i Pahjis-Pilkala.
† Matros Uno Keto, Kotka,Finland, 16.1.08 Åbo
† Matros Björn Tegtström, V:a Långgatan 26, Kristinestad,2.10.15 Helsingfors
† Matros Erkki Lehtimäki, Katrinegatan 19,Kotka, 11.7.08 i Ylikämmä
† Lättmatros Werner Håkans, Övermark, Finland, 12.10.16 i Övermark
† Lättmatros Harald Ågren, Eskildsö, Finland, 24.2.22 i Nerpes,Finland
† Donkeyman Antero Veijalainen, Petsamo, 15.11.09 i Viborg
† Smörjare Onni Jansson, Kymmene, Finland, 4.4.06 Kymmene
† Eldare Lauri Pönni, Koivisto, Finland, 3.11.15 i Koivisto
† Eldare Tonno Knutsila, Åbovägen 65, Helsingfors, 11.11.11 Kokkola
† Eldare Alpo Imberg, Lahti, Finland, 18.3.15 i Lahti
† Maskinelev Sven Olof Fredrik Hörnell, Nygatan 94,Skellefteå,14.11.18 i Skellefteå (Efterseglad Norska ss Ven, mönstrat 24.2.41 Reykjavik.)

Passagerare:

† Direktör Leonard Valdemar Marshal,Köpenhamn, 23.3.79 i Köpenhamn
† Fru Anna Marshal, Köpenhamn, 28.10.94 i Dalby,Danmark
† Sjökapten (sjöfolk) Alexander Fock, Helsingfors, f-92 i Helsingfors (f.d.befh på ss Wirta av Helsingfors, förlist 24.1.41 utanför Reykjavik)

10 av besättningsmännen kom från ss Wirta av Helsingfors.

Sjöförhör i Göteborg 6.6.41 kl.10.

Sakkunniga: Hamnkapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark
Elof Hedén, vice VD i Sv.Lloyd, samt rederiinspektör Harald Hansson inställt sig. I övrigt lät icke någon som saken kunde angå sig avhöra.

Elof Hedén: Göteborg hade den 10.2.40 på resa till England varit på grund vid Fifeness på Skotska ostkusten o fått en del bottenskador som reparerats provisoriskt i docka i Newcastle. Den 4.4.40 dokctas vid Eriksbergs varv i Gtbg för ytterligare provisorisk reparation och fått sjövärdighetsbevis, sedermera förnyat i England. Fartyget tidigare lastat 1130 ton vintertid och 11 50 ton sommartid,inkl. bunkers. Total last

GÖTEBORG 26.2.41

vid avgången från Reykjavik 25.2.41 varit c:a 1106 ton inklusive 241 ton bunkers. Haft 2 livbåtar. En synnerligen god sjöbåt, mycket starkt byggd. Måna gånger varit ute i svåra stormar. Befh en ovanligt duglig navigatör och en försiktig befh. Sannolikt att fartyget förolyckats genom krigsåtgärd. Erinrat om att Mänsuria i april i år på resa Liverpool-Petsamo med fri tysk och engelsk lejd, söder om Färöarna bombats och beskjutits av tyskt flyg. Bomberna hade dock fallit i vattnet och inga skador som hindrat resan hade uppstått.

Hansson: Närvarande vid besiktningen 4.4.40 i Eriksbergs docka. Göteborg en mycket god och starkt byggd sjöbåt. Maskineriet varit i gott skick. Propelleraxeln besiktigats i maj 38. 2 livbåtar och en arbetsbåt ombord.

Allmän redovisning: Göteborg ej avhörts utanför Bergen eller trakten däromkring, ej heller återvänt till Island, fast hon beordrats per radio att gå till Skopenfjord. Brittiska handelsattachén mr Mitcheson muntligen meddelat UD , enligt P.M. 18.1.41, att Brittiska vederbörande nu lämnat tillstånd för Göteborg att göra en resa Island-Gtbg med sillast, ävensom för finska ss Immo Ragnar att gå till Petsamo med sillast. Tillståndet för Göteborg givits på från Svensk sida begärda villkor, d.v.s. att resan inte skall inräknas i den transoceana Göteborgstrafiken (4 fartyg i månaden). Brittiska myndigheter f.n. ovilliga att tillåta ytterligare sillfartyg till Gtbg. Göteborgs kurs skulle läggas så att de tyska o engelska spärrområdena i möjligaste mån undveks. I höjd med Kristiansand borde fertyget rapportera för vidare order. Den 22.2 avsändes ett telegram med närmare anvisningar rörande den kurs som borde tagas från N 58 -0.8. Detta telegram kom fram kl 12 den 25.2., fyra timmar efter att Götebrog avgått (kl.08 den 25.2.) Från UD:s sida förutsattes i övrigt att fartyget , i varje fall tills det nådde det tyska maktområdet i Nordsjön, skulle följa de kursanvisningar det kunde antagas erhålla av de engelska myndigheterna i Reykjavik. Den till tyska vederbörande riktade framställningen om tillstånd för Göteborg att företa resan , gavs formen av en anhållan från beskickningen i Berlin om erhållande av kursanvisning. Tysk kursanvisning erhölls före avgången 25.2 men hade endast formen aven rekommendation. Med hänsyn till att ett följande av denna tyska kursanvisning skulle ha fört fartyget in i av engelsmännen såsom farlict förklarat område, beslöts att anvisningen inte skulle föregivas Göteborgs befh. Tyskt tillstånd för resan måste ju i allafall anses beviljat genom att kursanvisning över huvud taget meddelats.

P.M. angående efterforskning av Murjek och Göteborg

Sv. marinattachéni Berlin har till Chefen för Sjöförsvarets Kommandoexp.

GÖTEBORG 26.2.41

inkommit med en skrivelse av följande innehåll:

"Under senaste tid har marinattachén vid upprepade tillfällen i OKM efterhört ev. resultat av efterforskningar efter ms Murjek och ss Göteborg. Den 17 & 18.3 gjordes av honom framställningar härom enligt erhållet uppdrag. Man svarade redan då att de båda fallen voro under observation och att man på eget initiativ satt igång marinens personal i Norge och tll sjöss för efterforskningar. Tills dags datum ha inga resultat härav avhörts. Såsom tidigare nämnts, har tyske marinattachén i Stockholm framhållit att man redan på ett tidigt stadium hyste oro för ss Göteborg,som efter avseglingen från Reykjavik torde ha råkat ut för mycket hårt väder Den 26.3. sade man i OKM att det syntes Seekriegsleitung osannolikt att båda fartygen skulle ha försvunnit med man och allt utan att några som hlest spår av dem kommit till synes. Säeskilt vad ms Murjek beträffar torde man här hysa den misstanken att fartyget uppbringats av engelsmänn

Stockholm den 29.3.41

Brev till Sv.Lloyd från Antti Wihuri,Helsingfors,3.4.41

I ett idag ingånget telegram från Reykjavik meddelar min mäklare där, Harald Faaberg, att sjökapten Alex.Fock, tidigare befh å ss Wirta som förliste utanför Reykjavik den 24.2.41 ,avseglat från Island med ss Göteborg för Gtbg via Färöarna för kontroll, men befaras att fartyget förolyckats under orkan som rasade mellan 25-27.2. i trakten av Island och Färöarna,enligt meddelande från svenska legationen där, samt att ingenti hörts av farrtyget sedan det lämnade Reykjavik.Emedan ss Göteborg tillhörde Edert tederi , vore jag Eder tacksam för upplysningar angående de grunder som man anser varit orsaken till nämnda ångares förlisning med man och allt. Detta särskilt för dens skull , att kaptenskan Fock ej vil sätta någon tilltro till medelandena, utan är fortfaramde vid den tron att hennes man är vid liv.

Högaktningsfullt
för Matti Wihuri
K.T.Päivö

Telegram UD från beskickningeni Reykjavik 2.4.41

Anmodat fiskebåtarna anmäla eventuella fynd stop fartyget mötte 26.2. nära färöarna en oerhört våldsam farlig storm.

P.M.från UD (Inkom KK 26.3.42)

Sv. Beskickningen i Reykjavik har telegrafiskt underrättat UD att beskickningen i dagarna mottagit en vrakspillra som sannolikt härrör från an av ss Göteborgs livbåtar. Vrakspillrorna tillvaratogs den 1.8.41 på västsidan av Reykjanäshalvön på Island och utgöres av ett vitmålat styck ekbord från en klinkbyggd båt. Å bordet kan läsas order Göteborg målat med svarta bokstäver,vilka emellertid till stor del utplånats.

Sthlm 23.3.42

GÖTEBORG 26.2.41

KK memorial 8.7. 41

Ångaren synes -trots sina tvenne gånger reparerade bottenskdor- hava varit i fullt sjövärdigt skick vid avgången från Reykjavik och var lätt lastat och utan slagsida vid avgången. Livräddningsattiraljen skall även hava varit i fullgott skick, med, förutom lagenliga livbåtar, en väl utrustad flotte å såväl för- som akterdäck.
Orsaken till olyckan kan ej med ledning av sjöförklaringens innehåll bedömas.

Ex officio
Bo Bergström

UD H-1376 Utvidgad tysk spärrzon 26.3.41

den 26.3. 41 proklamerade Berlin havet runt Island upp till Grönlands 3-milsgräns och ner till tidigare spärrzons nordgräns som en del av spärrzonen runt England, detta tillföljd av att Engelsmännen ockuperat Island som ett motdrag till den tyska ockupationen av Norge.

UDHP80c 3515: Endast ett urklipp ur DN 7.6.41 omsjöförklaring i Gtbg

---

UD-R-469 Göteborgs skandalresa med förlista sjömän 15-22.8.40
Resan Lerwick-Petsamo för UD.

I august 1940 fraktades genom UD:s försorg ombord på ss Göteborg 123 svenska sjömän från Lerwick,Shetlandsöarna till Petsamo f.v.b. till Sverige med bussar via Rovaniemi-Haparanda. Förutom 61 krigsförlista sjömän, befäl som manskap, från ss Bissen,Atos,Sigyn,O.A.Brodin och Tilia Gorthon var det insjuknade och avmöntsrade befäl och besättningsmän som fått vänta länge i Emgland på den denna möjlighet att komma hem. Statskostnad per person för resan 472:53. per person. Endast en kvinna fanns bland de 123,nämligen kokerskan från ss Dagny av Säffle.Resan väckte stor uppmärksamhet i pressen på gund av de synnerligen primitiva förhållandena ombord och den dåliga organisationen. Göteborg avgick från Lerwicks redd kl 05 den 15.8.40 och anlände till Petsamo den 22.8. kl 15.Då sjömännen med tåg anlänt till Aberdeen kl 05 en morgon hade de fått vänta till kl 17, först på stationen och sedan på kajen på den båt som skulle föra dem till Lerwick där Göteborg låg. Ingen som helst utspisning var ordnad ,men färdledaren, en herr Löthman, lyckades få fram mjölk, smörgåsar och några apelsiner. Ingen tog emot kontingenten i Lerwick. Det dröjde timmar innan en liten tender fört ut alla till fartyget på redden. Där vägrade först Göteborgs befh, kapten Forslund, att släppa ombord någon av dem. Det var först efter allvarliga framställningar från de Engelska marinmyndigheterna som de 123 kunde borda Göteborg där de sedan fick vänta i stor trängsel i 2 dygn innan ångaren avgick. Befh

GÖTEBORG 26.2.41

hade låtit köpa in endast 600 kg halm och 125 filtar till alla människor som fick ligga i lastrummen hela resan till Petsamo. Halmen hade besättningen på fartyget i stor utsträckning stoppat i sina egna madrasser och likaså lagt sig till med upp till 4 filtar per man, med påföljd att många av UD-passagerarna fick ligga direkt på lastrumsgarneringen hela resan utan vare sig halm eller filtar. Ie maskinist Jönsson från Sigyn drabbades av hjärnblödning men fick inte ens läggas in i någoan av befälets hytter. Mathållningen var oerhört primitiv och till kvaliteten usel. Sanitära anordningar saknades helt. Det fanns bara hinkar att ta till.Köket ombord var dimensionerat för 20 man, men kapten Forslund vägrade kategoriskt att låta de passagerare som var kockar,stewardar och uppassare att hjälpa till med disk, utspisning,städning etc. Bafh Forslund utgjorde, som en sjöman uttryckte det, ingen heder för de guldgaloner han bar. Väl i Petsamo avgick 6 bussar kl 13 den 23.8. via Ivalo till Rovaniemi dit de kom kl 030.30 den 24.8. Extratåget till Haparanda avgick kl 05 och via Boden kom tåget till Stockholms central kl 14.45 den 25.8., mött av press och anhöriga. Mycket bitterhet vädrades i tidningarna. Enligt pressuppgifter hade Göteborg på sin föregående resa från Petsamo till Lerwick medfört 125 engelska soldater som undkommit från Narvik i maj 1940. - Av de krigsförlista var 18 man från Atos,16 från Sigyn, 4 från Tilia Gorthon, 14 från Bissen och 9 man från B.A. Brodin.

SKNEVII 318 LASTEN

5500 tunnor salt sill ,ass. för 415.000:- kr av Statens Reservförrådsnämnd. SKN ersatt 60% = 247.368:70 den 25.4.41 till Nämnden.

Övrig Assurans

SKN 22.7.41 utbetalat 150.000:- för totalförlust till Sv.Lloyd
SKN 16.7.42 ersatt rederiet med 8113:50 för effekter.

Befh änka Ellen Louise Forslund, Lerum, fick 27.6.42 kr 725:- för sin makes instrument. Ie styrmans änka Anna Andersson ,Gtbg, fick 3.7.42 400:- för instrument. 2e styrmans änka Sonja Kånge,Gtbg, fick 27.6.42 400:- för instrument. Chiefens änka Ragnhils Pihlgren,Gbg, 30.6.42 250:-
Alla ersättningar efter SKN:s tabeller.
Göteborg erkändes aldrig som krigsförlist. Ingen krigsriskersättning utgick till anhöriga och ingen av de omkomna finns med på minnesstenar som rests efter kriget. Först 1962 kunde Jürgen Rowehr fastställa att Göteborg torpederats 26.2.41 av U-70,Joachim Matz, och i den storm som då rasade i detta farvatten måste undergången varit snabb och utan chans för någon att överleva.

GÖTEBORG 26.2.41

TELEGRAM SOM BELYSER RESANS FÖRHISTORIA

Sohlman,UD, strängt förtoligt, Sthlm,24.1.41, i brev till envoyén Modig,Statens Handelskommission ,Sthlm:
"Brittiskt medgivande till import av de på Island för Svensk räkning reserverad c:a 50000 tunnorna saltad sill her erhållits under den förutsättningen att " Sweden will not export any part of it's Baltic fish catch to Germany."

(ss Göteborg lämnat Clyde kl 12 den 1.2.41 för att gå till Siglufjördur på Island . Ett försök att ordna transport av sillpartiet till Petsamo med finska ss Immo Ragnar misslyckats.)

Ch.telegram London till UD 12.2.41

Goteborg leaving iceland 15.2 admiralty instructed her use following route iceland to skopenfjord then 52 00 N 00 00 then 57 30 N 05 00 E. then 58 30 N 07 00 East thence through british declared channel to swedish territorial waters understood no submission german contraband control zz = (Telegrammet från Sv.Beskickningen och alla siffror telegraferad i bokstavscode)

Ch.telegram UD till beskickningen iLondon 13.2.41

Göteborg får ej lämna Island innan enighet nåtts kursen stop underrätta reykjavik i ert chiffer 313 angivna kurs dels sannolikt förvanskad dels ss skärande tyska blockadområdets nordöstliga hörn icke önskvärd stop sök förmå amiralitetet ändra kursen till förslagsvis från skopenfjord till N 62 00 -Ö. 04 00 d.v.s. nordöstra hörnet tyska spärrområdet därifrån till N 57 30- ost 05 00 och sedan rakt österut till 07.00 = Ministry Foreign Affairs

Ch.telegram UD till Reykjavik 13.2.41

Vårt ch.tel no 19 föranlett av rederiets uttryckliga begäran därom fartyget skall inte avgå förrän på särskild order = Cabinet

Dito Reykjavik till UD 8.2.41, anlände UD 15.2.

SS Göteborg anlände hit igår ((d.v.s den 9de ds tillskrivet i blyerts)
((Kursförhandlingarna fortsatt med London och Berlin, men amiralitetet vidhållit sin kurs))

Sv.Lloyd i brev till UD Sjöfartsbyrån,Sthlm 20.2.41

ss Göteborg

Åberopande dagens samtal tacka vi för UD:s tillmötesgående att tlegerafiskt anmoda sv. legationen i Reykjavik att hos vederbörande protestera mot att ss Gäteborg efter fullbordad lastning i Siglufjord beordrats avgå till Reykjavik , där mngaren ligger sedan den 16 ds. Vi vore tacksamma

GÖTEBORG 26.2.41

om legationen i Reykjavik även ville uppgiva vem som beordrat ångaren til Reykjavik.

UD ch.telegram till Londonbeskickningen 25.2.41

Vi hava i fredags genom beskickningen i Reykjavik beordrat ss Göteborg ert chiffer 412 snarast avgå Göteborg att därvidn brittisk kursanvisn. följes har förutsatts med hänsyn reykjavik endast har 35 års chiffer icke uttryckligen föreskrivits . befh e.m. instruerad i möjligaste mån undvika tyska och brittiska spärrområden På höjden kristiansand skall fartyget rapportera för vidare order och orientering isförhållandena. Från N 58- 0.8 skall fartyget styra mot Ramskärs fyr sv. kusten därest andra order icke möta.

Ch.telegram Reykjavik till UD 25.2.41 kl 10.16

ss Göteborg avgått idag kl 8 edert chiffer nr 16 stop befh medför säck kurirpost som bör avhämtas vid fartygets ankomst Gtbg =Sv.beskickningen

CH.telegram UD till Reykjavik 8.3.41

28 Göteborg ännu ej avhörd. meddela huruvida fartyget möjligen återvänt island eller avd ni i övrigt har bekant =Cabinet

Ch.telegram Reykjavik till UD 11.3.41

32 Har ss Göteborg framkommit ?

Ch.telegram UD till Reykjavik 14.3.41

Nej icke ännu ert ch. nr 32. Vårt 28 gäller alltjämnt =cabinet

Dito Reykjavik till UD 14.3.41

33 Göteborg icke återvänt island. Isländska/brittiska myndigheter sakna underrättelse sedan dess avgång härifrån med order att gå till Skopenfjord.

UD till Londonbeskcikningen 23.3.41

Det ryktas här att Göteborg passerat färöarna. är detta riktigt. i så fall när? pressmeddelande den 21 rederierna Göteborg och Murjek befara fartygen förolyckade.

Svar London till UD 25.3.41

Admiralty ingen kännedom göteborgs passage färöarna ert 617 ej heller murjeks = Sw. minister

Brev British Legation,Sthlm, till Sv.Lloyd.S-m 25.3.41

My dear mr Bökman,

We are all extremely distressed to learn that your ss Goteborg is now so long overdue that she must be considered lost.This is very sad, and we send you our expressions of sincere sympapathy,while hoping against hope that the crew may have been saved. Yours sincerely

J.Micheson

GÖTEBORG 26.2.41

Grundstötningen 10.2.40 vid Fifeness

I SKN EIII vol 168 finns uppgifter om Göteborgs grundstötning 10.2.40 v vid Fifeness med 750 ton last och bunkers. Inget sjöförhörsprotokoll Men det framgår att vid grundstötningen main & bilge injection valves i maskinrummet bräcktes, med häftig vattenintrömmning i maskin, men att pumparna kunnat hålla vattnet stången. Läck även i tank nr 4 men ej i rummen. Fartyget dockats i Leith 28.2.40 där ett 30-tal bottenplåtar STB måste förnyas. Reparationen tagit 7 dygn. Ny bottenventil och ny slag-injektorventil i maskinrummet. Maskinskadorna helt reparerade i Leith. Erhållit sjövärdighetsbevis för resa till London och därifrån till GTBG. I göteborg fick ångaren den 4.4.40 nytt sjövärdighetsbevis för en tur-returrresa till England. Avgick i barlast fårn Gbg 4.4.40 och anlänt till Newcastle 9.4.40 för att lasta på Gtbg. Blev liggande där till den 5 maj 1940 då hon befraktades av AB Volvo i Gtbg för en resa från Newcastle till Petsamo. Ingen permanent reparation utförts innan hon försvann. SKN betalat rederiet 22242:- för uppehållskostnaderna i Newcastle.

(Se även sid 13-14 om Grundstötningen)

KK BI memorial

Sammandrag av ett P.M. 15.12.41 av Bo Bergström om Göteborgs försvinnande.

På begäran av Kungl. Försäkringsrådet i anledning av till KK remitterade handlingar angående ifrågastatt ersättning jämlikt lagen den 11.6.37 om krigsförsäkring för ombordanställda till anhöriga efter befh och stuerte på det med manoch allt försvunna ångf. Göteborg.

....får jag som min åsikt uttala att ,frånsett alla okända faktorer, omständigheterna varit sådana att orsaken till Göteborgs försvinnande rimligen måste hänskjutas till krigsförhållandena. I detta sammanhang förtjänar det att nämnas att G^R^ängesbegsbolagets stora motorfartyg Murjek,även innehavande s.k. fri lejd från de krigförande stormakternas sida, försvann vid ungefär samma tid i närheten av Färöarna.Fartyget ansågs senare krigsförlist. Det har dessuto visat sig att med liknande "fri lejd" fartyg vid ett flertal tillfällen blivit anfallna av främmande flygstridskrafter ännu så sent som i november månad detta år.

Bo Bergström
Sjöteknisk konsulemt

Enligt tillgängliga meteorologiska rapporter har ett utpräglat lågtryck den 26.2.41 bildats SW Island och rört sig i NNO riktning under hastig fördjupning. På morgonen den 27.2. hade lågtrycket utvecklats till storm med en vindstyrka av 8 Beaufort och däröver, täckande hlea området mellan SW Island och Färöarna. Ovädret synes ha kulminerat den 27.2.

GÖTEBORG 26.2.41

vid Islands sydkust och nått en vindstyrka av 10-11 Beaufort, men har dock inte varit svårare än att tyska bombförband - och troligen även ubåtar - den 28.2 kunnat förtsätta sina operationer W och NW om Island och N och Ö om skottland. Den engelska rapporten omförmäler tidvis dålig sikt med snöbyar hela degan den 27.2 vid Islands sydostkust, men vinden har av allt att döma mojnat omkring kl 18 på höjden av Färöarna. Den 28.2 torde lågtrycket ha varit sationärt över Färöarna, varefter detsamma under dagens lopp börjat utfyllas med åtföljande förbåttring av vädret. Inga fartyg ha under nämnda tidrymd rapporterat så svår storm att den kunnat kalls orkan. Vindstyrkan 11-12 Beaufort är enligt mina erfarenheter på dessa latituder icke något ovanligt under november-mars, men har det oaktat under de senaste 20 åren inget fartyg gått förlorat med man och allt i ovan nämnda far vatten. Så framt Göteborg inte krigsförlist redan 25-26.2 todre fartyget natten till den 27.2 ha mött stormen ungefär mitt mellan Island och Färöarna. Göteborg var ett synnerligen starkt och sjövärdigt fartyg vilket i många år förts av sjökapten John Forslund, som i internationella sjöfartskretsar alltsedan förra världskriget åtnjöt stabiliserat rykte för osedvanlig duglighet såsom sjöman och navigatör. Fartyget var dessutom lätt lastat och lasten stuvad så att fartyget inte kunde tänkas bliva rankt under resan.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-70, JOACHIM MATZ

Med all sannolikhet sänktes Göteborg väster om Färöarna av en tysk ubåt, ansåh sjöhistorikern J-Rgen Rohwer i DN den 7.2.64. I sin senare bok fastslår Rohwer att Göteborg med stor sannolikhet torpederats av U-70,Jochim Matz, den 26.2.41. U-70 återkom aldrig till sin bas. Ubåten sänktes med man och allt den 7.3.41 av HMS Camelia och HMS Arbutus vid anfall mot konvoj OB 293. Som befh på U-59 hade Matz den 1.8.40 sänkt svenska ss Sigyn.

Protester mot beslut i försäkringsfrågan

i November 1941 protesterade samtliga sjöfolksorganisationer i en skrivels till Försäkringsrådet mot Riksförsäkringsanstaltens beslut att inte tilldela de bortgångnas anhöriga ersättning enligt lagen om krigsolycksfallsförsäkringen under motivering att Göteborg ej krigsförlist utan sannolikt förlist på grund av hårt väder. Organisationerna opponerade sig med skärpa mot detta för staten gynnsamma ställningstagande. Det oväder som fartyget enligt uppgift skulle ha råkat ut för den 26.2.har helt säkert inte kommit oväntat,eftersom oväder i dessa farvatten regelmässigt föregås av barometerfall någo eller några dagar innan. Göteborg var ett gott fartyg

GÖTEBORG 26.2.41

och i många avseenden säkert mera sjövärdigt än många av de fartyg som under årens lopp vintertid fraktat sill från Island. Hade befh varit tveksam om sitt fartygs möjligheter att rida ut ett oväder, skulle han utan tvekan ha kvarlegat i Reykjavik tills ovädret gått över. Om ångaren brutits ner av sjön skulle vid spaningarna otvivelaktigt en mängd vrakspillror och lösa inventarier ha påträffats drivande tillhavs. Det talar hittills vunnen erfarenhet för. Vid en torpedering däremot har säkert Göteborg sjunkit så snabbt att både livbåtar och flottar dragits med ner i djupet. (SST nr 47 1941) - På Försäkringsrådets förordnande med anledning besvär från bl.a de anhöriga upptog Riksförsäkringsantalten i januari 42 ärendet till ny behandling och beslutade utbetala ersättning till de efterlevande enligt normerna för krigsförlisning.Ersättningen utbetalades såsom livränta räknad efter en inkomst av högst 4800 om året samt ett engångsbelopp utgörande 9000 kr för manskap och 9000- 130000 för befäl.Totalbeloppet som skulle komma att utgå till de efterlevande uppskattades preliminärt till över 500.000:- kr.

Kompletterande detaljer

Först fre 21.3.41 publicerades i pressen manskapslistan för ss Göteborg med den kortfattade upplysningen att " man hyste farhågor för fartyget". De 12 finnarna ombord ,inkl befh Fock, kom alla från ss Wirta (ex Nippon) somstrandat och blivit vrak på Isländska kusten 24.1.41. De hade alla tänkt gå iland i Gtb och fortsätta hem till Finland.

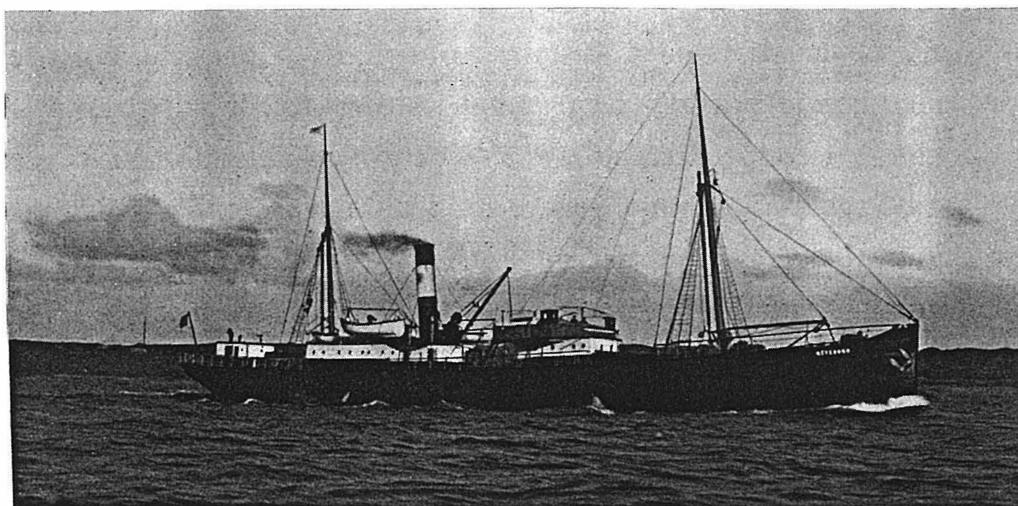
Göteborgs befh sedan 1933, Johan Albert Forslund, hade varit befh sedan 1905, först i RedAB-Göteborg-Manchester, och efter dess uppgång i Svenska Lloyd stannat alla år i dess tjänst. Han tog sina examina i Västervik 1896 och hans första befäl var ss Helge av Göteborg.- Ie styrman Andersson hade varit ombord sedan 20.9.39 och var den fjärde generationen av en känd sjömanssläkt i Lysekil. 2e maskinist Emil Andersson hade varit ombord sedan 1932. Till försvar för kapten Forslund ifråga om resan till Petsamo i aug.1940 (se sid 6) kan anföras atthan inköpt alla filtar, 125 st, som fanns att få i Lerwick och anskaffat torvströ till 125 madrasser och kuddvar.

Historik

Lastångare på 821 brton byggd 1893 vid Neptunwerft AG i Rostock av järn. L. 66,8 B. 9,2 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (Bökman) i Göteborg och var vid sin förlisning rederiets lädsta trotjänare. Byggd 1893 för rederiets Hamburg-linje till det facila priset 305.000:- kr. Gick 1926-33 under tysk flagg i samband med den stora sjöfartskrisen. Welldäckad med 4 luckor, av vilka lucka 3 låg mellan bryggan och maskinkapphuset. 2 akterstagade master. 3ans lastbom var utriggad från ett par luftrör för om skorstenen.
702 ihkr maskin. (se sid 10 om grundstötningen 10.2.40 vid Fifeness som

GÖTEBORG 26.2.40

orsakades av släckta fyrar. Hon var på resa Gtbg-London med styckegods och kom flott vid högvatten för egen maskin kl 06 och fortsatte uppför Firth of Forth till Leith.) I dec 1931 kolliderade Göteborg på Elbe med Holländska ms Klipfontein och fick stora skador på förskeppet. Hon måste bogseras tillbaka til Hamburg för lossning av lasten till GTBg och reparation i flytdocka. -24.7.39 skadades chefen för Sv.Lloyds stuveriavd. sjökapten Karl Ågren,Gtbg, 58 år, svårt då han i Gtbg föll ner i ett av rummen. Han avled samma e.m. på sjukhus. -Om resan Lerwick-Petsamo i aug. 40 se sid 6.



Tidig bild av Göteborg från c:a 1914

HEMLIG

RYDBOHOLM 25.2.41

TORPEDERAD I KONVOJ OB 290, samma som BLANKAHOLM & GDYNIA

Journalutdrag

Sön 23.2.41 lättat ankar i Garston och avgått till Liverpool Roads under Ie styrmans ochlots ledning. Ankrat där. Befh ilamd för erhållande av konvojinstruktmoner. Fartyget i barlast destinerat till Freetown. Barlast 925 ton sand, 529 ton vatten. Djupg F. 15'2"- A. 21'8" 28 ombv

Mån 24.2 09.15 lättat ankar , kl 12.25 lämnat lotsen vid Bar lightvessel och gått in i avgående konvoj ((OB 290))

Tis 25.2 kl 23.40 torpederat på lat N. 55 32'- W. 14 24'. Stilla lugnt väder, god sikt. Befh och 2e styrman på bryggan. Utkik på övre bryggan. Torpeden träffat föröver om BB. Huvudmotorn omedelbart stoppats. Då till synes fartyget börjdae sjunka bemannades och sjösattes båda livbåtarna vilka sedan kvarlåg i fartygets närhet för att avvakta händelsernas utveckling. Då fartyget efter c:a en timmes tid inte syntes sjunka mer återvände STB båt och ombordsatte 2e styrman Ramsay, maskinassistent Åberg, timmerman Bergström och motorman E.Petterson för att överblicka skadorna och stoppa igång varande hjälpmaskiner. Sedan detta utförts återvände samtliga utom Ramsay vilken kvarstannade för att fartyget inte skulle vara manlöst. Han avlöstes kl 03030 ons 26.2. av befh ~~Ryd-~~ ~~By~~berg, timmerman Bergström, matros Skillerstedt och steward G.Hansson. Kl 07 då det ljusnat återvände även de kvarvarande i STB båt ombord. Kl 07.30 startades 2 hjälpmotorer för att få ström till winscharna och STB båt hissades upp i däve~~r~~tarna. Rundpejling visade att rum nr I var vattenfyllt medan vattnet stod 12'högt (3,6 meter) i rum 2. Övriga ~~xxxx~~ rum befanns vara läns. Försök gjordes att länsa rum I men förgäve Kl 08 återvände BB livbåt. För att göra lä för BB-båten startades huvudmaskineriet och fartyget svängdes runt, varpå BB båt hissades och huvudmaskineriet stoppades. Kl 08.30 anropade ett engelskt eskortfarty och frågade om Rydboholm för egen maskin kunde ta sig i hamn. Till detta svarades att försök skulle göras. Kl 09 startades ånyo huvudmaskineriet och fartyget svängdes runt och lades på ostlig kurs. Kl 09.30 erhölls order från örlogsfartyget att avvakta vidare order. Sedan örlogsfartyget lämnat stoppades därför åter huvudmaskineriet. kl 09.40 varefter skeppsråd hölls med hela besättningen. Då befh föreslog att försöka ta fartyget i hamn nekade manskapet till detta. På förslag av Ie styrman Ståhl beslöts dock att kvarstanna ombord tills vidare för att avvakta om fartygetskulle kunna hålla sig flytande, dock under förutsättning att om behövligt fartyget skulle överges före mörkrets inbrott eller ännu tidigare ifall vind och sjö skulle öka. Ungefär kl11 återkom krigsfartyget. Besättningen krävde nu att få lämna

fartyget. Då vind och sjö tilltagit och fartyget under tiden fått en alltmer växande BB slagsida övergavs det och besättningen överfördes till krigsfartyget

Liverpool 4.3.41
B.Ryberg Befh.

Brev Kungl. UD till SKN, sthlm 28.2.41

Herr direktören Rogberg,SKN

Herr direktör,

Härmed har jag äran meddelä , att UD denna dag, från Svenska Generalkonsulatet i London mottagit ett den 27 innevarande månad avsänt telegram av innehåll , att det Svenska Amerika-Mexicolinjen tillhöriga motorfartyget Rydboholm övergivits av besättningen efter torpedanfall. I telegrammet framhålles vidare att t.v. ingen upplysning förelåge rörande besättningens öde. Fartygets rederi har underrättats om förestående.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall
Byråchef

(1.3.41 notifierade Setterwall UD att besättningen införts till Brittisk hamn.)

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Liverpool 6.3.41

Befh Ryberg: Lossat en svavellast från Galveston,Texas i Garston och där sedan intagit 925 ton sandbarlast i rummen samt 529 ton WB. Avmagnetiseringskabeln testats. - Avgått från Liverpool Roads 09.15 mån 24.2. och efter kl 12 vid Bar LV gått in i konvoj. Alla navigeringsljus släckta. Fortsatt efter konvojledarens och erhållna instruktioner i konvoj till kl 23.40 skeppstid tis 25.2. då befh såg ett fartyg torpederas c:a $\frac{1}{2}$ mile om STB på lat. N 55 32′ - W 14 24′. Natten var lugn och stjärnklar. Enligt order från Escorting Commodore vessel girade Rydboholm omedelbart 40° STB (emergency turn). Det var några fartyg mellan Rydboholm och det fartyg som torpederats. Då kursen ändrades för att återinta den ursprungliga positionen i konvojen träffades Ryboholm av en våldsam torpedexplosion föröver om BB, tvärs rum I. Som i förväg uppgjorts mellan befh och chiefen stoppades maskin genast, och alle man beordrades i båtarna eftersom förskeppet syntes sjunka. Alla ombord bemannade STB och BB båtar som sjösattes snabbt och med god precision. Befh i STB, Ie styrman i BB båt. Fartyget synes ligga med förskeppet 10 fot djupare och propellern till större delan över ytan. En livbåt från ett annat fartyg sågs i närheten i mörkret. Då Rydboholm

RYDBOHOLM 25.2.41

efter en halvtimme inte sjunkit djupare återvände . På befh begäran gick kl 01 2e styrman, maskinassistenten, timmerman och matroman Petterson ombord för att undersöka skadorna och stoppa hjälpmaskinerna 1 & 2 som ännu gick.Samtidigt stängdes oljetillförseln till värmepannan. Genom lucka I syntes ett gapande jättehål i botten om BB genom vilket man såg rakt ner i djupet inunder. Båda ankarna borta och stora skador på nacken Tur attinte skansen låg föröver. Mellan rum I och 2 var däcksplåtarna tvärs över fartyget spräckta och böjda med bucklor och sprickor även i däcksplåtarna mellan rum 3 och maskin. Mellandäcken i rum I helt krossade (smashed). Efter att ha genomfört sitt uppdrag gick männen tillabak i liv båten utom 2e styrman som frivilligt sattande ombord för att inte fartyg et skulle kunna betraktas osm övergivet. Kl 03.30 gick STB båt åter lång sides och 2e styrman övertog den medan befh, stuert, timmerman och matros Skillerstedt gick ombord. Kl 07 gick de övriga i båten ombord och de 2 hjäplmotorerna startades för att få ström till winscharna så att liv-båtarna skulle kunna hissas upp i dävertarna igen. STB båt hissats upp om BB. Pejling visade att rum I var helt vattenfyllt, i rum 2 stod vatt-net c:a 3½ meter högt,övriga rum läns. Kl 07 startades ballastpumpne för nr 2 rum med en kapacitet av 100 ton/timmen, vilket inte gett ngt resultat. Kl 08 återkom BB båt. Startat maskin på sakta fart fram och svängt runt fartyget för att få båten i lä. Tagit upp alla, hissat båten och stoppat maskin. Kl 08.30 närmade sig ett engelskt eskortfartyg (Korvett HMS Pimpernel) o frågade om Rydboholm skulle kunna ta sig i hamn för egen maskin. Befh svarat :" We 'll try." - Kl 09 startat maskin igen,tagit fartyget runt och satt kurs ostvart. 09.30 beordrats från krigsfartyget att invänta vidare instruktioner varpå krigsfartyget avlägsnade sig.Stopp i maskin 09.40 och befh kallat alla ombv till skeppsråd, men manskapet vägrat ställa upp på att försöka ta fartyget i hamn. De ville alla lämna far-tyget. På Ie styrmans förslag beslöts dock att tillsvidare kvarstanna ombord med löfte att överge före mörkrets inbrott eller i händelse av försämrat väder. Samtidigt börjat blåsa upp och vid middagstid var sjön hög. Jagaren återkommit kl 11 och besättningen begärde då att få lämna. "There was then a gale blowing with boisterous sea " och Rydbo-holm hade fått växande BB slagsida. Vid 12-tiden hade alla förts över till jagaren i en båt som gjorde två turer,"most of the crew going first" Då fartyget övergavs hade det kraftig slagsida BB

Jagaren landsatt de räddade i Liverpool fredag 28.2.

Ie styrman : Vittnat att Rydboholm i alla avseenden var ett första klassens fartyg . Själv varit ombord sedan hon var ny. I gryningen den 26.2 var fartygets propeller helt över vattenytan. Praktisk taget helt

RYDBOHOLM 25.2.41

omöjligt att ta henne i hamn utan kraftfull hjälp av bärgningsfartyg. Propellern kunde omöjligt arbeta effektivt och styrningen skulle blivit problematisk. I hög sjö skulle hon blivit helt hjälplös.

2e styrman: Från livbåten tidvis sett propellern lyftas helt upp ur vattnet. Fullt begripligt attbesättningen ville lämna.

Chiefen: Vakthavande maskinist stoppat maskin vid explosionen. Allla i maskin gått i båtarna, Chiefen i STB båt. Skulle ej kunnat ta sig i hamn för egen maskin. Propellern gjorde att maskinen rusade våldsamt även vid sakta fart.

Maskinassistent Åberg: Just vid explosionen hade chiefen gått ut för ett ögonblick .varför Åberg som vakthavande stoppat maskinen och sedan gått i BB båt.

Timmerman: Var på väg akterut bryggan vid explosionen . Gått i STB båt. Pejlat kl 07.30 och 10.30. Då hade vattnet stigit 3" i nr 3 rännsten medan det var oförändrat 12' i rum 2. Ballastpumpne inte kunnat sänka nivåni rum I en enda tum.

Matros Gustafsson: Utkik på övre bryggan, Såg en flash vid explosionen Sprang till BB båt och var i den till kl 08.

Lättmatros Johansson: Stått till rors. Gått i BB båt.

Maskindagbok

26.2 kl 07 sattes hjälpmotor nr 1 & 3 igång igen samt barlastpumpen till rum
kl 08 stoppat hjälpmotor nr 1 och startat nr 2 istället
kl 08.15 startat huvudmotorn,som ej tagit någon skada, och en del manövrer utförts.
kl 08.25 stoppat huvudmotorn på nytt.
kl 09 startat den igen, div. manövrar
kl 09.40 stopp
c:a kl 11 order från befh att överge fartyget.Stoppat hjälpmotorer, styrmaskin och barlastpump. Gött över i engelskt örlogsfartyg.

Bisittare vid sjöförhöret: Christian Harald Tydin, 28.1.92, ex Axel Johnson och Knut Berner Samuelsson, ex Vaalaren (20.8.88)

UDHP80c 3514

Telegram London till UD 27.2.41

87 Svenska Amerika-Mexicolinjens captain ryberg abandoned after torpedo attack stop no news yet about crew =Sw.consulate general

Dito 28.2.41

90 ours 87 entire crew now safe Liverpool = Sw. consulate general

RYDBOHOLM 25.2.41

Crew List (Adresser:SKN)

Befh Botvid Ryberg,Storgatan 69,Höganäs, 7.4.93 (6.3.40)

Ie styrman Bror Axel Ståhl, Godhemsgatan 30,Gtbg, 16.6.01 Visby (Varit ombord sedan jungfruresan okt 1933)

2e styrman Richard Anders Wilhelm Ramsay,Karl X Gustafsgatan 6,Hälsingbor f. 25.9.08 i Bankeryd (7.3.40)

3e styrman Karl Harry Månsson, Baskemölla, 26 år (På Blankaholm 18.8.42)

Chief Allan Thorwald Thorell, Molinsgatan 21,Gtbg, 28.1.82 Gtbg (27.12 37) I rederiet sedan 1913

Ie maskinist John Arvid Sixten Aronsson, Djurgårdsgatan 11a,Gtbg, 28 år

3e maskinist Erik Holger Andersson,box 34,Gärdsköpinge, 31 år

Båtsman Harald Theodor Johansson , Gtbg, 30.10.95 (8.6.39)

Timmerman Erik Wilhelm Bergström, 16.4.15 i Sävelycka,Järlanda,Bhl (Påmönstrat i Garston febr 41)

Matros Hjalmar Arne Skillerstedt,Östgötagatan 19,Sthlm, 18.8.15 Vittang + på Blankaholm 18.8.42

Matros Johan Olof Olausson, Källdalen, Aröd, Stockevik -

~~Matros Gustaf Karl Johansson, Skogagård, Harplinge, 16.12.20~~

Matros Gustaf Lennart Gustafsson, Döshult nr 4,Hälsingborg,20.2 17 Allerum (En vecka ombord, t sjöss -33)

Lättmatros Johan Fäldt, Mallgårdslevide, Gotland, 18 år

Lättmatros Karl Gustaf Johansson, Skogagård,Harplinge, 16.12 20 (En vecka ombord, 9 mån. t. sjöss)

Jungman Sven Torsten Andersson, Hamngatan 40,Halmstad -

Jungman Rune Cornelius Samuelsson, Margeretedal 2,Tollarpsdalen,Mölndal 18 år

Maskinassistent Adolf Henning Åberg, Kvidinge, 28.10.02 Kvidinge (4/38)

Ie motorman Manfred Elander Olsson -

2e motorman Ragnar Amandus Elvir Jönsson, Rönneholmsvägen 39b, Malmö -

2e motorman Stig Oscar Torgny Jansson, Skoglunda 1026,Kumla -

2e motorman Einar Paul Lennart Berg -

2e motorman Erik Gunnar Petersson, Länssanatoriet, Saleboda,Blekinge -

2e motorman Hugo Petersen, -

Stuert Nils Gösta Hansson, Valtorp ,-

Ie kock Sven Erik Fritz, Döbelnsgatan 16a,Malmö -

2e kock Oscar Edvin Nilsson, Ängelholm -

Salongsuppassare Erik Mathiesen,Brandwoldsgaten 1, Lilleström, Norge 24 år

Mässuppassare Stig Anders Andersson, Hjärnarp (f.d.lättmatros) -

OBS: enligt Lloyds War Losses även 2 passagerare ombord

SKN EVII 229 I Philadelphia 9.4.40

Rydboholm var den 9.4.40 på resa Philadelphia-Göteborg, beordrades tillbaka dit förlossning. I juni 40 satt i timecharter för Ministry of Shipping enligt Sv.-Engelska avtalet. Gjort en resa till Buenos Aire med kol, sedan gått i Nordatlantkonvojer.

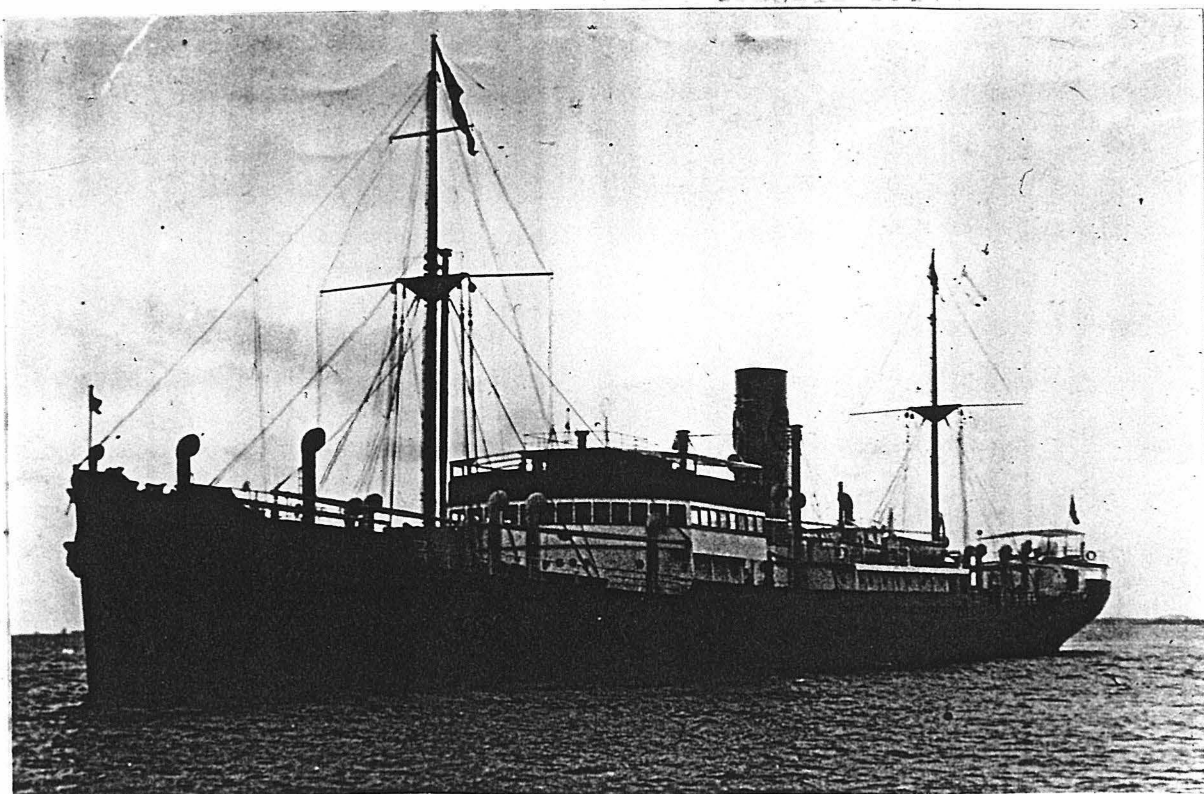
RYDBOHOLM 25.2.41

Assurans

SKN 3.4.41 översänt till rederiet en check på 3.125.000?- kr plus en förbindelse på innestående 375,000:- (som frigavs 28.4.41)
Rederiet inevsterat pengarna i nybygge nr 254 kontrakterat att levereras den 15.5.43 till kontraktspriset 4.190.000:- .

Effekter

Alla listor skrivan i Liverpool 16-18.3.41. Vicekonsulatet utbetalat ersättningarna. SKN ersatte rederiet med 16682:04 den 28.10.42
Ie styrman förlorat kläder för 1110:50 och bl.a en 11-rörs-Pilotradio värd 65 dollars. Han skrev 3.4.44 till rederiet ochbegärde ersättning även för radioapparaten men SKN svarade 6.4.44 att "Nämnden enligt praxis ersätter endast en radioapparat per fartg och då i detta fall befh blivit utlovad ersättning för sin radio kan sålunda ersättning beträffande Ståhls apparat inte ifrågakomma." (Befh radio värd 360:-, en revolver 50:-)
Ie maskinist Aronsson tagit upp bibel och psalmbok 12:-, c:a 12 andra böcker 75:-, cigarettetui i silver och fingerring i guld.
Chiefen förlorat en 11-rörs radio. 200:-
Stuert :Gastronomisk Handbok 5:-,armbandsur 20:-
Timmerman verktyg för 398:-
Lättmatros Johansson:200 Capstancigaretter 18:-,armbandsur 30:-
Lättmatros Fäldt förlorat för 1403:- ,bl.a en radio. Han fick ut 550:-
Ie maskinist Aronsson gick resten av kriget med ms Delhi...



RYDBOHOLM före kriget.

RYDBOHOLM 25.2.41

SÄNKT AV U-47,GÜNTHER PRIEN

Rydboholm sänktes av U-47,Günther Prien, som inledde sin attack mot konvoj OB-290 kl 00.18 tysk tid 26.2 då belgiska ss Kasongo på 5254 brton B.-18 med last av styckegods och ammunition till Freetownsnabbt sjönk eft en träff akterut. Här kunde alla utom 6 rädda sig i båtarna. Kl00.25 över tändes motortakkfartyget Diala på 8106 brton B-38 från vilket endast 8 man av 65 kunde rädda sig, och kl 01.10 träffades Rydboholm, följd 17 minuter senare av norska ms Borgland på 3636 brton på resa i barlast till Takoradi med 6 flygplan på däck som övergavs av de 32 ombv på N.55 53'-W 13 33'och, liksom Rydboholm, antagligen sjönk kort därefter.Konvojen utsattes även för flyganfall 26-27.2 varvid bl.a Blankaholm skadades.- En Italiensk ubåt sänkte 27.2 kl 04.47 engelska ss Baltistan på 6803 br ton B-37 på resa till Table Bay med 6200 ton militära förråd som tog 51 av de ombv med sig i djupet. 14 besättningsmän och 4 passagerare överlevde. Den 28.2. sänkte Priens U-47 med artillerield engelska ssHolmelea på 4223 brton B-28 c:a 280 miles W Erris Head i Co.Mayo. 28 döda. Detta fartyg hörde inte till OB-290 utan gick ensamt på resa Rosario-Hull med last av 7000 ton soannmål. Den 7.3. sänktes U-47 med man och allt av HMS Wolverine under anfall mot konvoj OB 293.
Enligt Lloyds War Losses övergavs Rydboholm kl 11 f.m. 26.2 på N. 55 48'-W 14 25'. Det drivande vraket anfölls sedan av tyska långdistansbombplan och sänktes.

K.Poolman: The scourge of the Atlantic (London 1978)

26.2.41 at 1.30 a.m. 3 ships in OB 290 were sunk by ~~uxboats~~ a U-boat 250 miles W of Ireland and Priens sighting report brought Kampfgeschwader 40 to the scene (= Fokke-Wulff-Condorplan) Condors attacked singly and in waves trhoughout the day. Llanwern ,4966 tons, was sunk in 8 minutes, 27 men were lost,12 survived.Leeds City,4758 tons, was abandoned after a near-miss burst her plating and water flooded her engine- and boilerroom. A direct hit opened the deck of the Dutch freighter Amstelland, 8156 tons a second bomb shook her fore end badly and she began to leak.Another bomb struck her but did not explode.The Ist mate tried unsuccessfully to get the bomb over the side and the crew stayed with the ship for 44 hours, hoping for a tow, but were finally forced to abandon her. The Mahanada, 7181 tons, bound for near-east ports (last av 5000 ton lokomotiv,bilar och militär utrustning)was attacked at 7 p.m. and opened return fire. A direct bomb hit in No I hold started an immediate blaze which quickly took hold of the whole ~~breadth~~ bredth from the beak of the f'castle to the foremast.A tremendous explosion shattered the fore endkilling 2 men and flames shot up from No 2 hold.10 minutes after the boats had left the ship was enveloped in flames. In fire and still afloat 27.2 she finally sank 28.2 -Other ships from OB 290 sunk by Condor bombs were ss Swinburne

RYDBOHOLM 25.2.41

4659 tons (På resa t.Table Bay med 3500 ton arméutrustning),the dutch ss Beursplein ,4368 tons,attacked at 6.30 p.m. by one of a flight of 4 Fokke-Wulffs,(i barlast, 21 döda), the swedish ms Rydboholm,3197 tons, and the 2580 tons Solferino (Norsk, i barlast,bombad i brand,3 döda av 32). The 2845-ton Swedish Båånkaholm was damaged. The 5273 ton Melmore Head of Belfast was hit by a bomb in No 3 hold.With the engineroom flooded the master thought the ship was sinking and the crew abandoned ship.They were picked up by HMS sloop Entchantress and landed in Londonderry.The Melmore Head however was towed into port (Bara för att bli aänkt 28.12 42 av en ubåt i konvoj på Nordatlamten). On 28.2 the Fxxxxxxx Anchise, 10000 tons, previously attacked 27.2 ,was bombed again and sunk 140 miles W of Bloody Foreland. - In january 1941 KG 40's Condors sank 15 ships,totalling 63175 tons and in february 1941 the total rose to 22 ships, 84515 tons.

SE ÄVEN BLANKAHOLM & GDYNIA 25.2.41

Rydboholms räddningsbragd den 5.1.41

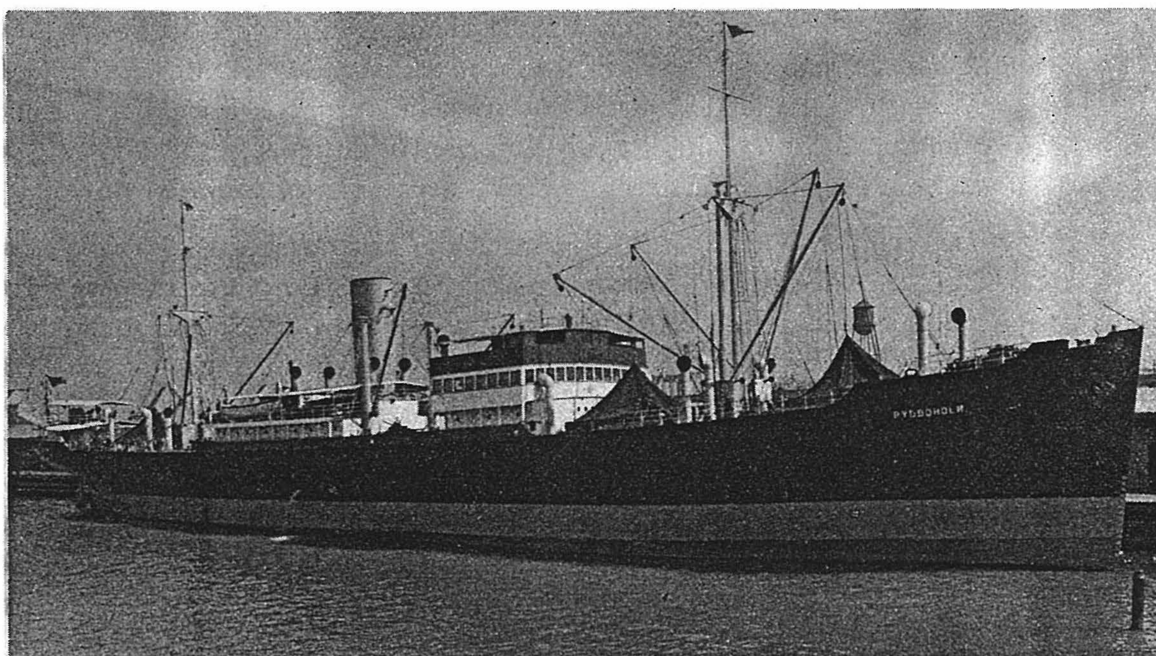
På resa i konvoj Halifax -Hull med last av 4670 ton svavel från Galveston befh. Botvid Ryberg, Ie styrman Ståhl, upptäcktes i dagningen 5.1.41 i hårt väder, 7-8 Beaufort, med mycket disig luft, hög brytande sjö med svår slingring och överspolning, att Rydboholm tillsammans med andra fartyg blivit efter ledarfartyget varför fullfart sattes för att hinna upp den övriga konvojen. Befh och 2e styrman Ramsay på bryggan. Kl 08.40 på N.45 43' W 49 11 siktades ett kantrat sjunkande fartyg rätt förut. Slagit stopp i maskin och girat BB för att undvika kollision med vrakets förskepp som reste sig rätt upp illuften då fartyget sjönk. Bland vrakspillrorna obs dels 2 flottar med folk, dels ropande människor fastklamrade vid vrakspillror i sjöhävningen. Omedelbart styrdes ner mot platsen. STB båt bemannades med frivilliga, sjösattesoch lyckades rädda 25 man av vilka en, engelska undersåten George Rowland,London, somvid ombordtagningen fått ett slag i huvudet, avled ombord en timme senare. Enligt uppgift från det sjunkna fartygets Ie styrman Gerrit H.man der Roest, var fartyget holländska turbinångaren Soemba av Batavia på 6718 brton, B-23 i HArlem,inrening för 12 passagerare. Under räddningsarbetet bröts alla åror på livbåten sönder och båten blev svårt skadad vid xxkollision med flottar och vrakgods och under ombordtagningen p.f. av Rydboholms våldsamma slingring i den grova sjön. Kl 12 sattes kurs tillbaka mot Halifax. Oavbrutet hårt väder med 8-9 Beaufort WNW den 6.1.och 7.1. och NO 5 den 8.1 xxX Anlänt Halifax den 9.1. kl 12.30,förtöjt vid pier 25 där ambulanser mötte och liket av Rowland xxtågs iland. - I Juli 1941 erhöll kapten Ryberg vid en mottagning i London riddartecknet av Oranje-Passauorden för sin räddningsbragd, på förordnande

RYDBOHOLM 25.2.41

av drottning Wilhelmina av Nederländerna. 3e styrman Harry Månsson var också ombord på Rydboholm vid detta tillfälle. Efter Rydboholms sänkning bodde Månsson i 1½ år i Liverpool i hopp om möjlighet att komma till Sverige. Han tvingades mönstra i engelska fartyg och blev flera ggr utbombad. Den 18.8 42 var han 2e styrman på Blankaholm då hon torpederades

HISTORIK

Motorfartyg på 3201 brton byggt 1933 vid Götaverken i Göteborg av stål L.112,2 B.15 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg.Sjösatt 17.8.33, döpt av kapten Birger Zanders hustru. På provturen 17.10.33 deltog bl.a handelsminister Ekman. En 4-takts enkelverkande 6-cyl. B.& W. gejdmotor på 2950 ihkr vid 100 varv/min. 13 knop på full last. Befh sedan 6.3.33 kapten Botvid Ryberg,Höganäs, som förde henne till slutet 1941.- På sin jungfruresa till USA höll fartyget em medelfart av 13 knop trots att hon på återresan i 2 dygn låg i en orkan vid Newfoundland. Återkom ti Gtbg 23.11.33, närmast från N.Y. -På sin andra resa till USA fick Rydboholm i storm i Nordatlanten den 19.12 33 eld i lasten i rumI,där det förutom trämassa fanns 10 ton tändstickor stuvade. I 5 dygn kämpande de ombv dag och natt för att kväva branden. Hela förrådet av 68 flaskor CO^2 gick å men fartyget anlände 23.12 lyckligt till Boston . Skadorna var ansenliga och reparationerna gick på 100.000 kr. Att självantändning i tändstickspartiet orsakat branden blev aldrig bevisat. - 5-6.1.39 på resa N.Y-Göteborg fick Rydboholm en del ovanbordsskador i storm NO Cape Race och förlorade 8 fat terpentin av däckslasten. -Den 18.10.39 på resa NY-Gtbg förlorade hon ochså däckslast och fick skador i storm 215′SW Cape Race.. (se även sid 5)(Räddningsbragd sid 8)



HEMLIG

BLANKAHOLM 26.2.41

BOMBAD I KONVOJ OB 290, samma som RYDBOHOLM & GDYNIA

Rapport

Avgick Barry Dock 19.2.41 destinerad till Ibicuy, Argentina. Rumslast av 4374 ton kol. Djupg F. 20'6½" - A. 21'11½" 28 ombv. Inga nationalitetsmärken(helt utplånade) Fortsatt i konvoj 23.2 ((OB 290)) Nattetid alla navigeringsljus släckta.
26.2.41 kl 18.45 på N.53 50'- W 17 25'WSW 3, obetydlig sjö, god sikt Ie styrmans vakt, befh på bryggan, rorsman matros Pedersen, utkik satt på bryggan. Anfölls konvojenåter av 4 plan. Tre fartyg svårt träffade, ett sjönk, ett övergavs, ett råkat i brand och exploderade innan det sjönk. Blankaholm träffats av en bomb som studsade mot Nr 5 STB lastbom och sedan exploderade invid fartygssidan om BB. Ännu en bomb exploderat tätt intill STB-sidan. Utsatts för maskingevärseld. Kl 19.30 skingrades konvojen. Fortsatt separat

Utdrag ur dagbok

23.2 kl 21.15 avgått från Greenock Bay, lämnat lotsen 22.30 vid Toward Point, fortsatt i konvoj.
26.2 kl 00.20 - 02 anföll ubåtar. 4 fartyg torpederade.
kl 10 f.m. anföll ett tyskt plan. 3 fartyg träffades och måste utgå ur konvojen.
Kl 18.45 anföll 4 plan. 3 fartyg träffades svårt och sjönko, några åandra fick större eller mindre skador. Blankaholm träffats av en bomb som gled av mot nr 5 STB lastbom och exploderade invid fartygssidan o BB. En andra bomb exploderat tätt intill STB-sidan. Dessutom utsattes fartyget för maskingevärseld.
Skador: Stort hål i STB lastbom vid lucka 5 som böjdes svårt. Järndäcket om BB vid förkant av lucka 5 intryckt och läck. På samma sida en del a rännstensvinkeln, springstråksplåten och skyddsräcket bortsprängt, DG-kabeln avsliten, järnstötta i inredningen bräckt, 3 presenningar och flera träluckor till lucka 5 genomskjutna. Skorsten, 4ans lastbommar, ett luftrör BB till rum 4, 3 solsegelåsar på båtdäck genomskjutna. BB båt splitterskadad liksom lufttankar ock utrustning i båten. Wirebrokarna till båten avskjutna. Skruvhylsan på förliga däverten BB skadad. Inventarier och förbrukningsartiklar skadade av skakningarna och vatten. Läckage i tunnelgröpen. Då det ej gick att hålla läns, stängdes WT dörren till tunneln som helt vattenfylldes liksom akterpiken. Det beslöts att gå in till Azorerna för prov. tätning.
3.3. kl 12.10 anlänt till Punta Delgada, Azorerna för läktätning .
12.3 08.20 lättat ankar och avgått. Ankrat 09 utanför hamnen i väntan på klarering. Kl 16.50 fortsatt resan. Provisorisk tätning med cement-

BLANKAHOLM 26.2.41

kistor och bultar gjorts i botten.Läckan i övre däck tätats med cement och en del rör mm reparerats i maskin.Sjövärdighetsbevis erhölls.

MS Blankaholm 30.3.41
Nils Jonsson befh

CREW LIST

Befh Nils Ludwig Jonsson, Landvetter, 6.5.99 (8.9.40)
Ie styrman Gustaf Harry Emanuel Gedda,Göteborg,19.2.07
2e styrman Ernst torsten Högberg, 30 år
3e styrman Johannes Baltzarsen, 33 år (N.)
telegrafist Alf Johansen, 33 år (N.)
Timmerman Johan Bakkmyr, 30 år (N)
Båtsman Karl Birger Ericsson, 23 år (F)
Matros Anders Holbeck, 24 år (N)
Matros Kristian Idun Garman, 22 år (N)
Matros Carl Carlsen, 27 år (N)
Lättmatros Oddmund Skaiaa, 20 år (N)
Lättmatros Rolf Jörgensen, 21 år (N)
Lättmatros Alf Arne Pedersen, 23 år (N)
Lättamtros Bengt Åke Karlsson, 20 år (F)
Chief Ernst Valdemar Persson, Hittarp, 5.3.90
Ie maskinist Erik Torsten Eriksson, 32 år
2e maskinist Alfred Raymond Cawen, 39 år (F)
Elektriker Johan Fritjof Larsson, 41år
Motorman Per Theodor Persson. 37 år
Motorman Erling Eriksen, 41 år (N)
Motorman Lorang Carlsson, 35 år (N)
Motorman Anders L.Norling, 28 år
Motorman Heimo Salo, 25 år (F)
Stuert (uppgift saknas)
Kock Erik Olof Löfblad, 25 år
2e kock Kåre Bakken, 27 år (N)
Uppassare Walter Karlsen, 23 år (N)
Uppassare Odvar Arne Mählum, 21 år (N)

HEMLIG Sjöförklaring vicekonsulatet Newcastle o/Tune 29.7.41

Bisittare: Befh August Herman Petterson på ss Tor

Befh Jonsson: Konvojen framfördes i 9 kolonner.Blankaholm hade nr 24 och gick på plats 4 i andra kolonnen från BB. Den 26.2 strax efter midnatt anföll ubåtar. I det klara månskenet siktades en ubåt då den avsköt 3

BLANKAHOLM 26.2.41

torpeder. Två passerade tätt förbi Blankaholm. Svåra explosioner hördes när andra fartyg träffades. Kl 10 anföll ett störtbombplam akterifrån den första kolonnen och fick in fullträffar i 3 fartyg. Kl 18.45 anföll 4 st plan (se rapport). Commodore vessel gav nu signal till konvojen att skingras och att varje fartyg skulle fortsätta på egen hand, enligt förut meddelade instruktioner. Blankaholm undgick åtminstone en bombträff genom full fart och hård STB-gir. Planen hade tyska märken. (IE 110 Y)

Ie styrman: Såg planen komma akterifrån. Ett strök tätt över masttopparna och fällde 2 bomber varav en slog i en lastbom och studsade i sjön, den andra undgick att träffa genom giren.

Chiefen: I sin hytt vid anfallet. Sedan bomberna exploderat kom Ie maskinisten uppspringande och meddelade att huvudmotorn gick för fullt utan olja och vatten samt att styrmaskinen stoppat på grund av att maximalerna på hjälpmotorerna slagit ifrån. Jag skyndade ner i maskin och lyckades slå in maximalerna på nytt så att allt ånyo fungerade normalt.

Ie maskinist Eriksson avmönstrat före sjöförklaringen liksom utkiken och rorsman varför de inte kunnat höras. Ie maskinisten var vakthavande vid anfallet.

SKN EIII 197

Maskindagboken, Utdrag

26.2.41 kl 18.15 ship was attacked by bombers. Owing to the neavy shock some damage was done to the machinery. Amongst othet things minor damage on all 3 auxiliary motors. On those two that were presently in use the automatic current switch was switched off and the morots had to run for awhile without water and oil. Any apparent damage to motors has as yet not been seen. Some other damage also occurred which later will be looke into.Just after the bombing water started to come in through the tunnel and all the pumps were started.

27.2 03.30 the water has risen in theengineroom.
04.00 the WT door to the tunnel was closed and at 08.00 the engineroom was free of water.

12.7.41 efter bombangreppet i februari har efterhand flera läckor upptäckt och tätats på huvudmotorns oljetråg och oljeledningar. Den största har uppstått på ett mycket svårtilgängligt ställe på tråget och var svår att finna. C:a 1050 kg smörjolja förlorats därigenom.

7.8 41 Vid idag företagen u-sökning av nr 3 tank STB befanns att 2 st rör till Nor 2 STB och Nr 2 centrum voro sönder. Sannolikt en följd av bombanfallet. Ytterligare rör i nr 3 BB-tank befaras vara sönder.

18.8.41 Vid idag företagen u-sökning av nr 3 BB-tank befnns ett rör till nr 2 BB-tank sönder. Läckorna på de brustna yankrören är med all sanno-

BLANKAHOLM 26.2.41

likhet en följd av bombanfallet 26.2.

10.10.41 På grund av yttreligare läckage har idag ytterligare 900 kg smörjolja måst avskrivas. Flera mindre läckor ha redan upptäckts och tätats. Mot slutet av resan upptäcktes en större läcka mellan hjulhuset och förlig maskinsektionen.Läckoljan härifrån tillvarataget nu men läckan kan ej tätas förrän ankomst till hamn.

MS Blankaholm 10.10.41
E.W.Persson
Chief. eng.

Brev befh till rederiet 6.3.41,från Punta Delgada.

MS Blankaholm lämnade Clyde i konvoj den 23.2 Senare blev det närmaste fartyget på vår BB-sida ms Rydboholm. Natten till 26.2 anfölls konvojen av ubåt. En torped siktades just då den passerade tätt intill vår akter. Den träffade istället Rydboholm. Ubåten siktade i ytläge på vår STB låring varför fartyget girade från ubåten ochen annan torped siktades då den passerade utefter fartygssidan . På f.m. nästa dag anfölls konvojen ånyo, nu av ett bombplan, som attackerade fartygen på vår BB-sida. På kvälle n anfölls konvojen ånyo,denna gång av 4 bombplan. Två bomber fälldes mot Blankaholm som dessutom utsattes för mg-eld. Den ena bomben exploderade i vattnet nära om STB mitt för lucka 5, den andra föll flatt på nr 5 lastbom. På grund av svikten i bommen studsade bomben över mot BB sida, plöjde en fåra i däcket och gick utombords där den exploderade tätt vid sidan. Då bomben gick ut slet den bort ett stycke av rännstensvinkeln och språngtråksplåten samt klippte av avmagnetiseringskabeln och skadade däcket. Av skakningarna vid explosionerna blev fartyget läck i botten under tunnelgropen och då det ej gick att hålla tunneln läns stängdes den WT dörren varefter tunneln snart var full av vatten. Även akterpiken vattenfylldes helt. Av skakningarna brusto flera rör av, motstånden i flera av winscharna ~~xxxxxx~~ brusto, el.lampor sprungo och en hel del glas och porslin mm krossades. Lastbommar, solsegelåsar, skorsten, luft rör mm genomskjutits av MG-elden . Ingått till Punta Delgada för prov. tätning. Dykre varit nere o undersökt botten. Han fann att i bottenstråket vid tunnelgropen på en längd av c:a 3 meter voro flera naglar lösa med sprungna skallar och 3 st helt borta. -Man kan förmoda att besättningen ej tager riske förbunden med en ev. återresa.

Högaktningsfullt
N.L.Jonsson
Befh å ms Blankaholm

BLANKAHOLM 26.2.41

Intyg av befh, Göteborg 19.8.43

På anmodan av SKN och rederiet får jag ,Nils Ludvig Jonsson, som under tiden 7.9.40- 28.7.41 förde befälet å ms Blankaholm avgiva följ.yttrande: Sedan ms Blankaholm den 26.2.41 på resa Geenock Bay- Ibicuy blivit skadat vid flyganfall, angjorde fartyget 3.3. Ponta Delgada på Azorerna där läckorna provisoriskt tätades och vissa ndra smärre reparationer utfördes.Fartyget besiktigades av Lloyds surveyor den 11.3., erhöll sjövärdighetsbevis och avgick 12.3 - Den 2.4 anlände Blankaholm till Buenos Aires redd, fortsatte 3.4 till Ibicuy för lossning av kollasten från England vilken var avslutad den 7.4, då fartyget avgick till B.A. för dockning och reparation Dockats i Buenos Aires den 8.4 och utdockats 10.4, varefter reparationsarbetena fortsattes till den 26.4 .Sedan sjövärdighetsbevis erhållits avgick fartyget samma dag och kom 28.4 til Santa Fé där lastningen genas påbörjades. Jag har idag genomgått samtliga till rederiets generalräkning av den 20.7.43 tillhörande verifikationer ,vilka, för såvitt jag nu kan finna, till alla delar hänföra sig till ifrågavarande krigshaveri.

Göteborg 19.9.43
A.N.Jonsson

Generalräkning från rederiet till SKN 20.7.43 = 31601:96 (Utöver de i England dispacherade) SKN utbetalat tillrederiet 46061:75 den 5.11.43

Bombningsskador på fartyget 26.2.41

Däcksavd: fartyget läck i botten till tunnelgropen(Prov.rep Ponte Delgada)
Akterpiken läck
5ans lastbom bräckt på mitten
4ans båda lastbommar hål på mitten
Järnstötta i inredningen akter bräckt
Större buckla i järndäcket akter BB (Tätats med cement P.Delgada
Barriären, rännstensvinkel, språngstråksplåten BB akter skadade
Magnetkabeln avsliten.
BB livbåt med tankar sönderskjuten, brokarna avskjutna,kapellet sönderskjutet, en taljelöpare skadad, 3 st åror,mast splitterskadade, skruvhylsan t.förliga däverten inbucklad.
Tre luftrör, skorsten, solsegelåsar på båtdäck genomskjutna
Trädäcken på båtdäck och bryggorna blivit läck.
Glasentill en ankarlanterna, 2 stallyktor & kompasshuven spräck
Styrkompassen föll ner. 10 st lampglas krossades.

I maskin: Stativet till den för båda cylindrarna gemensamma brännoljepumpen på både hjälpmotor 1 & 2 brast.(Svetaats i P. Delgada)
Bräckor uppstått på rören till brännoljepumpen nr 1 & 3
(Prov. re P.Delgada, förnyats i B.A.)

BLANKAHOLM 26.2.41

4 st hörnor på marmorinstrumenttavlorna bräcktes i sina bulthål och en del jordfel o.a.skador uppstod även på den el .installationen (Marmortavlorna ej rep.).

Följande varor ha förbrukats för reparationerna:
95 st el.lampor, därav 2 st 200W. - 38 st 48W 22v matta lampor 20 st 25W 220v samt 35 st 40W kolstråd, 47 st 6-Amp. prpoppar, 21 st 10 Amp.proppar, 30 gram silvertråd för andra säkringar, 40 meter armerad - och 5 meter blykabel. 4 st bottenstycken för säkerhetsapparater. 1 st porslinslamphållare. 8 st kopplingsstycken abf. porslin. 2 st säkerhetsapparater för dubbla 10 amp.proppar. 3 st kopplingsdosor av proslin,1 st metall.
För winscharna: 17 st motståndskammare coh ett seriemotstånd.
I maskinrummet förstördes dessutom: 3 st slussventiler för huvudmotorns kylvattenledning (förnyats i B.A.) 1 st mellanventil för akterpiken kopplad till kopparrör (Rep i B.A.) Vattenröret från maskinrummet till propellerhylsan brast vid akterpikskottet på tunnelsidan. (Rep i P.Delgada).
(Lista på zinkvitt, kimrök, shellack,terpentin o.a. som förstörts av vattnet i tunneln)

Ekonomiavd: Följande artiklar krossats vid skakningarna:
7 st kaffekoppar, 3 kaffefat, 3 porslinsalladierer, 2 st runda och 2 obala glassalladierer, ett stort ovalt sillfat i glas, 6 glasassietter, 25 dricksglas, 5 glaskaraffer,2 tillbringare av porslin, 15 flata porslinstallrikar, 9 st porslinsassietter och 2 lampkupor i hytterna. (Nytt inköpt i B.A.)

MS Blankaholm 30.3.41
Befh.

Telegram till rederiet via Gtbg radio 2.3.41
(Kl 20.45) Går in till Azorerna för provisoriska tätningar.Ingen skadad. =Jonsson.

SKN EIII vol 225

BLANKAHOLM 1940

10.4.40 anlänt till Thorshavn på rrsa N.Y- Göteborg. Avgått 14.4. i konvoj till Kirkwall. Den 25.4 gått i konvoj från Kirkwall till Methil för order. Legat på Methil redd till den 30.5 då Svenske konsuln kom ombord och meddelade att fartyget tidsbefraktats för krigförande makt på 6 månader. Hela besättningen vägrade medfölja. Den 30.6 överlämnades Blankaholm enligt order från London till tidsbefraktarna och började 14.6 lasta kol. Avgått 22.6 med last av 4512 ton kol och förtöjt i Immingham. Först 12.7 avgått därifrån i konvoj till LOndon. Den 13.7 anfölls konvojem av tyska plan och 5 bomber fälldes mot fartyget,ganska tätt intill. Kl 20 ankrat

BLANKAHOLM 26.2.41

utanför Gravesend. Den 15.7. fortsatt uppför Themsen kl 18.30 till West Thurrock för lossning. 27.7.utlossad och avgått till Millwall Dock där arbeten inleddes 29.7 ~~fxx~~ med att bygga splitterskydd på bryggan och. installera avmagnetiseringskabel. Arbetena klara den 6.8. Den 9.8 avmönstrades 13 man som vägrade medfölja. Först den 12.8 var besättningen kompletterad med vad folk man kunnat få. 13.8 avgått i konvoj norrut.

(SKN ersatt rederiet med 57000:- för uppehållet i hamnaran 18.4.42)

Utdrag ur "Brocklebanks 1770-1950."

Blankaholm, Rydboholm, Gdynia ingick liksom Brocklebanks Mahanada II i konvojen OB 290. Det stämmer inte exakt med avgångstiderna, men Blankaholm anfölls exakt samma tid den 26.2 som Mahanada II.

Ms Mahanada II ,7181 brton, hade i Manchester lastat 5000 ton styckegods, bl.a lokomotiv, till Table Bay och Port Said. 94 ombv, varav 2 kanonbetjäning. Mahanada lämnade lotsen vid Liverpool Bar kl 11.15 f.m. den 23.2 och gick in i en konvoj om c:a 18 fartyg. Commodoren befann sig ombord i norska MS Samuel Bakke. Många fartyg hade däckslaster av tanks,lastbilar, flygplan, lokomotiv odyl. Kl12 den 24.2 anslöt sig 18 fartyg från Glasgow,Oban och Belfast och väl klara North Channel formerade sig de 36 fartygen i 9 kolonner med 5 kbl mellankolonnerna. Fart 8 knop. Eskorten utgjordes av 7 st jagare och korvetter. - Den 25.2 inget hänt och eskorten reducerats till 3 jagare.
Kl 00.30 26.2 hörde vakth 2e styrman Simpson på Mahanada en explosion långt akteröver , men den följdes inte av några signaler varför han utgic ifrån att det varit en sjunkbomb. Kl 00.50 kom en andra starkare explosio akteröver., vilken följdes av Starshells och raketer. Jagarna spred ut si Ett tredje fartyg torpederades strax därpå. (Rydboholm torpederades kl. 01.10 enligt konvojtid) Alla ombord larmats att hålla sig beredda. Tre fartyg hade torpederats, sände upp raketer och blåste korts signaler i sina sirener. Från Samuel Bakke signalerades 40 STB gir, men STB-kolonnerna girade inte och för attundvika kollisioner återtog de andra kolonner sin usrprungliga kurs. Kl 03 var allt lugnt. 2 eskortfartyg stannat kvar akteröver hos de sjunkande fartygen. I gryningen saknades nr 34 och 44. Kl 10 fm den 26.2 blåste en moderat SW storm med hög dyning. Då anföll. plötsligt ett Condorplan akterifrån BB kolonner varvid alla fartyg öppnat eld med sina Hotchkisspjäser. Anfallet var överraskande och snabbt och 3 fartyg träffades och måste senare överges. Condorplanet girade BB och försvanni ostlig riktning. Kl 12 var konvojens position O:a N 54- W 17. En Sunderlandflygbåt dök upp och sirklade över konvojen men lämnade kl 15.30. - Kl 18.45 siktades 4 bombplan, Heinkel III, akteröver. Vädret var mulet med regnbyar. Planen flög in på c:a 300 meters höjd (300) utan

BLANKAHOLM 26.2.41

att bry sig om lv-elden. Mahanada II öppnade eld med sin aktre Hotchkiss. Ett av planen anföll fartyget närmast akter om henne (Prometheus) och flög sedan på låg höjd över Mahanada i långskeppsriktningen, under våldsam ksp-eld. Då planet kl 18.50 passerade tätt över masttopparna fällde det en bomb vilken exploderade i lucka nr I som omedelbart blev ett eldhav. ~~Rum I vattenfylldes genast men elden snarare tilltog och~~ 30 sekunder därpå sprängde en grovkalibrig bomb bort hela backdäcket till 3 meter från stäven och sprängde ut fartygssidorna mitt för lucka I. Rum I vattenfylldes omedelbart men elden snarare tilltog och spred sig till lucka 2. Kl 19 stoppades maskin och alla beordrades i båtarna. 3 manhade dödats. En våldsam explosion i lucka 2 satte eld även på lucka 3, bryggan och salongshuset. 4 andra fartyg hade sänkts i attacken ochjagarna låg stand by i närheten. Sjön var hög och vinden hård. Sista båten nr 5 lade ut kl 19.30. Kl 21 skingrades konvojen. Natten var mycket mörk och det blåste med stormstyrka från NW. Kl 22 toppederades ett fartyg, den 12:te förlustendenna dag. (26.2) HMS Weston tog upp båt nr 3 och 4, HMS Vanquisher nr 1,2 och 5. - Vanquisher stannade kvar vid vraken den 27.2. Mahanada sågs kl 11 brinnande våldsamt från lucka 2 till midskepps. I gryningen den 28.2 kunde hon inte påträffas. HMS Weston kom till Londonderry den 1.3, HMS Vanquisher till Liverpool den 2.3

(Se även Nortraships Flåte ,Vol I sid 153-156)

Ingenting publicerats i pressen om Blankaholm -41

GDYNIAS insatser i ON 290 Egna noteringar

På resa Liverpool- Demerare,British Guyana, med last av 650 styckegods och med 9 passagerare , Befh A.Rosenlund, 25 mans besättning, anslöt sig Svenska Lloyds ms Gdynia till OB 290 . Från Gdynia sågs flera torpederingar kl 00.20-02 den 26.2 samt 2 ubåtar i ytläge. Gdynia gått på sicksackkurs. Kl 10 flyganfall. Tunga bomber träffade ms Solferino av Oslo på 2580 brton B-18 i Oslo, ss Kyriakoula av Piraeus på 4340 brton B -18 i Schiedam och ett engelskt fartyg. Det sistnämnda övertändes, det var Brocklebanks Mahanada II (Se ovan) De andra 2 sågs sjunka. Gdynias befh sammankallade skeppsråd ochman beslutade sig för att bryta sig ur konvojen och ta upp överlevande från de sänkta fartygen. Det engelska ledarfartyget hade stoppat och tagit upp folk från Mahanada. Gdynia räddade 58 människor, av vilka den grekiske befh och en matros kort därpå dog. Kl 15.45 fick Gdynia order från ledarfartyget att återgå till Clyde eskorterad av V-56. 2 dygn senare ankrade Gdynia vid Gourock där de 56 överlavande debarkerade. (Se Gdyna 26.2.41)

BLANKAHOLM 26.2.41

Tyskt foto från anfallet mot OB-290



BLANKAHOLM 26.2.41

HISTORIK

Motorfartyg på 2901 brton byggt 1930 vid Eriksbergs Varv i Göteborg av stål. L . 101,8 B. 14,3 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (E.Carlsson) i Göteborg. 5065 dw. 2800 ihkr. Sjösatt 19.12 29, samma dag som Tirfings ms Gotland gick ut på provtur. Systerfartyg till Odensholm, förlist 1932, Ragnhildsholm(Sålt till Honkong 1954) och Lagaholm(Torpederat 2.3.40)För data se Blankaholm 18.8.42. - För data om år 1940 se sid 6.

GDYNIA 26.2.41

Räddningsbragd i konvoj OB 290, samma som Stureholm/Blankaholm

Rapport

Lör 22.2.41 avgått Liverpool- Demerara,British Guyana. Rumslast 650 ton styckegods. 350 ton sandbarlast. Djupg F.11′6″- A. 14′11″ 27 crew och 6 passagerare. Redad av Ministry of Shipping, assurerad i England.
Ons 26.2. kl 10 - f.m. Lat N 54 44′- W 15 55′. WSW 1-4, moderat tilltaganc sjö, mulet och regn . 3e styrmans vakt.Utkik på navigationshyttstaket. Bärgat 30 överlevande från norska Solferino och 28 från grekiska Kyriakoule som sänkts av flyg.

xxx xxx xxx

Lör 22.2 avgått från West Harrington Dock,Liverpool kl 08.15 . K109 ankrat BB + 45 famnar utanför landningsstationen och erhållit 9 passagerare för Demerara och Trinidad. Legat till ankars med sjövakter i väntan på konvojens avgång. ((OB 290))
Sön 23.2. 08.45 lättat ankar och avgått mot Bar fyrskepp som nr 24 i konvoj OB 290. Kl 11.30 lämnat lotsen vid Bar och fortsatt resan i konvoj.
Ons 26.2. vakten 0000- 04.00 rv kurs 234°, fart 8¾ knop , vind WSW 1,halvklar luft. Kl 00.20 ett fartyg torpederat akterut. Kl 01.10 Rydboholm torpederats. kl 01.20 syntes en ubåt i ytläge från ms Blankaholm på hennes STB sida.Blankaholm givit 6 korta ljud i sirenen. Strax därpå torpederades ms Borgland av Oslo kl 01.30. Kl 01.40 torpederades m/t Diala av London ((8106 brton, British Petroleum Co)) om STB och övertändes. Kl 02 siktades en ubåt från bryggan, på STB låring styrande i ytläge med konvojen, varvid 2 raketer avfyrades från bryggan. Gdynia manövrerats med hastig BB -och STB -gir och växlande farter . - 3e styrmans vakt 08.00-12.00. Kl 10 rv kurs 213°. fart 8 knop. SSW 4, mulen luft ,regnbyar. Kl.10 anfölls första kolonnen av ett bombplan. Norska Solferino (Av Oslo, Fred.Olsens Middelhavslinie.2580 brton,B-18 i Oslo,på resa Manchester-Freetown) och grekiska ss Kyriakoula av Piraeus (4340 brton B-18) samt ett engelskt fartyg syntes träffade. Det engelska fartyget oc Solferino övertändes efter direkta bombträffar. Bfeh larmats och kommit upp på bryggan. Vid bombanfallet manövrerades Gdynia med hastiga STB och BB-girar unde växlande farter. Eftersom vi låg närmast de nödställda beslöt befh bärga besättningarna. Medan Gdynia stoppade och låg stilla fortsatte den övriga konvojen .Först bärgedes överlevande från Solferino sedan den grekiska. Den engelska besättningen togs upp av korvetten V-56. Solferinos befh bars dödligt skadad upp i Sjukhytten tillsammans med en gunner som brutit armen och de fick där behandling av en av passagerarne, surgeon lieutnant Leaver. Den norske kaptenen hette Rudolf

. . GDYNIA 26.2.41

Nyegaard. Kl 11.30 fortsatte efter konvojen med full fart. Nått konvojen kl 14.40 samt meddelat till V-56: " Captain Solferino norwegian suffering fractured pelvis and other serous injuries requires better medical attention then here available. Leaver, surgeon -lieut. R.N.V.R. passenger." - Adding: " 30 survivors Solferino including 2 british gunners 28 survivors Kyriakoula total onboard 93, boats for 72." - V-56 svarat kl 15.45:" I have order to take you back to Clyde." - Gdynia vänt om på kontrakurs. Kl 16.30 då dr Leaver på sin rond såg til kapten Nyegaard var han död.- (Liket medfört till Clyde) (Tiden ombord enligt long. 015°)

Gått med släckta lanternor och högsta fart. Utkik på navigationstaket, nattetid 2 st. kl 12 räknad position lat N 54 44'- long. W 15 55'.

Tors 27.2 vakten 08.00- 12.00 Zigzagkurs enligt order från V-56. Kl 10.50 siktat ubåtsperiskoppå STB låring och varskott V-56. Ubåten styrt sydvart. Lat.N 55 49'- long.W 10 37,5'. Kl 10.50-11.15 manövrerat med abrupta STB och BB-girar under växlande farter. Kl .11.50 fått order från V-56: " Proceed Clyde ", varpå V-56 lämnat. Obs.lat. kl 12 N 55 46'- long W 10 18' - Kl 12.10 passerat en flotte med 3 lik som legat länge i vattnet. Long W 10 18'. Kl 16.50 slagit till degaussingkabeln. Befh och en utkik på bryggan dag och natt, nattetid 2 utkikar. -Kl 24 Inistrahull S.15° W. Orsay S 68° O. Logg = 947.

Fre 28.2 kl 13.15 Garroch Head i N 76° W, distans 0,7' Lots ombord kl 14.15 m Ankrat utanför Gourok kl 16, STB + 60 famn. på spelet.
Kl 17 avlämnat alla räddade som togs iland på en bogserare.
kl 17.10 lättat, gått nedför Clyde med lots, ankrat 3 mil från Gourock med bägga ankarna, STB 60 famn, BB 45 famn. På grund av dålig ankarbotten satt sjövakter dygnet runt.

Lör 1.3 till ankars. Sjövakter. Befh lik ilandtaget. Befh rapporterat till Naval Control.

Sön 2.3 Till ankars. Sjövakter.

Mån 3.3. -"- -"- Motorman Modig sjukavmönstrad och inlagd på sjukhus. (Påmönstrat Liverpool 11.2.41)

Tis 4.3 -"- -"- Påmänstrat lättmatros R.Gudmundsen, 2e motormanPeter Archer . Kl 12.30 passageraren mr Snow lämnat.

Fre 7.3 T.ankars. Sjövakter. Befh fått order att infinna sig på konferens Naval Control lör 8.3.

Lör 8.3 T. ankars. Sjövakter. Befh på konferens Naval Control

Sön. 9.3 Kl 00.40 lättat ankar, avgått med lots ombord i konvoj OB 295 som nr 44. Kl 01.28 passerat boomgaten. Kl 02.15 lämnat lotsen vid Toward Point. Fortsatt i konvoj.

GDYNIA 26.2.41

Sjöförklaring vicekonsulatet Liverpool 25.5.41

Bisittare: Rydboholms befh Botvid Ryberg & Kolsnarens befh Ragnar Lörquist

Befh Rosenlund:nLivbåtarna med de nödställda fångats upp i lä. De egna utsvängda livbåtarna inte firats. Solferinos befh Nyegaard var blind men ännu vid medvetande då han hjälptes ombord med fruktansvärda kross-sår och andra skador i huvudet och på kroppen, bl.a höften krossad. Vid medvetande endast en kort stund hörde befh honom viska:" jag är gift."

Lättmatros H.Persson:Till rors kl 00-01-20 den 26.2 Såg kl 01.20 flera fartyg torpederas. Befh beordrat rodret hårt STB och BB med korta intervaller. Eft. 01.20 utkik. C:a kl 02 siktat en ubåt om STB och 2e styrman sköt upp 2 raketer. Persson lämnat vakten kl 04, tagit vakten igen kl 08- 09.20. Gdynia stoppat kl 10 och skeppsbrutna börjat komma ombord c:a 10.20. Persson hjälpt greker ombord från deras livbåt långsides.

Chiefen Roos: Vakth. i maskin 26.2 kl 00-04. Mottagit en mängd signaler från bryggan om ändrade farter. Gått upp på däck emellanåt och sett 2 fartyg torpederas. Hållit konstant nära kontakt med maskin. Nerifrån sett skeppsbrutna bäras in på maskintoppen.

Bisittarna: From the evidence we have heard we are much impressed by the great care and skill which was shown by those in charge of the Gdynia in navigating rheir vessel whilst exposed to fierce attacks, and safely landing the shipwrecked men inthe Clyde.

KK (H) memorial obefintligt.

UDHP80c 3517 Rykte att Gdynia sånkts

Ch.telegram London till UD 2.11.42 kl 19.04 (Ankom 3.11 kl 06)

"1656 Gdynia torpedoed 29.10. besaettningens oede aennu okaent. aaterkommer snarast = Swedish minister.

Dito 3.11.42 kl 12 (Ankom 3.11 kl 15.30)

" 1659 urgent cancel our ch 1656 as Gdynia now arrived clyde=Sw.Minister

Dito 4.11 kl 18.50 (Ankom 5.11 07.00)

"1673 owing heavy fog gdynia not yet docked wherefore impossible contact captain understand however admiralty report regarding torpedoing entirely due to misunderstanding and vessel and crew fortunately apparently still hale and hearty = Sw. minister"

T.Fredh: "Utanför spärren" (Lysekil 1981)

Sjökapten Nils Orstadius:(Ie styrman på Gdynia 26.2.41) 54 Atlantresor

GDYNIA 26.2.41

och 62 allierade resor kan Gdynia tillskriva sig under kriget. Hon var minst i konvojerna och lossade och lastade snabbt. Därefter var hon redo att sticka ut. - den 24.2.41 i konvoj OB 290, 31 fartyg i 8 kolonner med eskort av 7 jagare. Vid midnattgick Priens ubåt U-47 in i konvojen xxxx akterifrån mellan 2 kolonner och sänkte ett fartyg. Luften fylldes av nödraketer och lysraketer från jagarna. Nästa fartyg som sänktes var Solferino. Gdynia tog upp 20 man, flera svårt skadade. På Gdynia fanns en läkare som passagerare ochhan räddade livet på 5 svårt sakadade. Befh Rudolf Nyegaard på Solferino dog på Gdynia som fick order att bryta konvojen ocg gå tillbaka till Greenock. Under tiden hade Prien rekvirerat flyg som anföll konvojen.

Matrosenobergefreiter Hans Klütz, Plönitz: De tyska ubåtarna hade respekt för Gdynia, vars maskin hade ettvarvtal som gjorde att hon avlyssnades av ubåtarnas hydrofoner som en jagare. Smeknamnet " Der Schweische Zerstörer" blev sedermera känt även i England.

KK(H) vol 23

CREW LIST

Befh Axel Rosenlund, Aschebergsgatan 25,Gtbg, 23.7.88 i Karlskrona (1938)
I red sedan 1911. Sjukavmönstrad (cancer) i Montreal juli 41, +2.8.41 på sjukhu (i Montreal)
Ie styrman Nils E.Orstadius,Gtbg, 18.5..06 i Gtbg
2e styrman Östen H.Rutgersson, 14.8.08 i Marstrand
3e styrman Olof Hjalmar Olsson, 30.8.09 Gtbg (23.12 38) I red. -36
Chief Oskar V.Roos, 1.12 95 i Törnsfall .7 år i rederiet.
2e maskinist Svante G.Svensson, 8.5.12 Asarum
3e maskinist Karl E.Holmberg, 18.1.13 Örebro (Självmord 25.12 41)se sid 5.
Stuert Nils T.Bond, 19.2.02 i Karlskooga
Ie kock Yngve G.N.Borgström, 28.10.88 Ystad
2e kock Karl W.Rask, 24.11 20 ,Axeltorp, Kristianstad län
Ie salongsuppassare Holger R.Ljungberg, 29.4.21 Gtbg
2e salongsuppassare Howard Underhill, 16.8.23 Liverpool
Mässuppassare Maurice Harrop, 2.7.22 Llangollen, Wales
Timmermnan Sven K.Hallden, 27.5.11 Fristad
Båtsman Sture S.Gustafsson, 27.8.09 Agerum,Karlskrona
Matros Georg M.Olsson, 22.6.80 Köpings församling,Öland
Matros Lafred Thomsson, 21.1.20 i Danzig
Lättmatros Fritz Kristiansson, 19.5.16 Larvik, Norge
Matros Nils G.Johansson, 7.7.13 Ljungby,Kalmar län
Lättmatros Henry L.Persson, 29.9.21 Stora Herrestd, Malmöhus län (3 mån.ombor
Lättmatros Rolf G. Gudmundsen, 30.11.17 Oslo
Elektriker Ivar G.Söderholm, 23.8.04 Helsingfors
2e motorman Karl J.Persson, 11.2.16 Havstenssund, Bohuslän
2e motorman Fritz A. Thorvaldsson, 21.10.18 Avesta

Forts

GDYNIA 26.2.41

Crew list forts

2e motorman Karl E.Modig, 25.1.19 Mariestad (L-pool 11.2 41,sjukavmönsta 3.3.41

2e motorman Karl E.Andersson,11.8.01 Karlskrona

Motorelev Sverre L.Stiansin, 12.12 .21 i Sokndal, Norge

9 passagerare

Surgeon lieutn. Leaver, R.N.V.R.

Mr Snow

7 andra, inte namngivna.

KK(H) vol 26 Självmord

På resa Halifax-Liverpool i konvoj, 2208 ton styckegods for Ministry of Shipping, Befh Nils Erik Tor Orstadius, 35 år, de n 25.12 41 kl 0740-13 på Lat N. 59 50′- W 17 20′, OSO 4, mulen luft. Strax före kl 13 saknades Ie maskinisten Karl Erik Holmberg, f.18.1.13 i Örebro, som kl 06.50 avslutat sitt arbete med att ladda kompressorn varefter han underrättat vakthavande motorman att han gick upp "för en stund." När vid vaktavlösningen kl 08 chiefen Sven Victor Nilsson inte fann Holmberg i maskin,trodde han att Holmberg gått för att smörja styrmaskin. Då Holmberg inte kom till middagsmålet 12.30 genomsöktes fartyget. Då Gdynia gick i konvoj (Nr 102) hade hon ej tillstånd attlämna sin plats i formeringen och det skulle vara alltför stor risk för fartyget att bli lämnat ensam, beslöt befh att fortsätta resan. Holmberg var ogift, hade inga föräldrar, fick aldrig brev från någon, inget i hans tillhörigheter talade för att han skulle ha en syster. Innan han kom på Gdynia hade han blivit torpederad på ett jugoslvaiskt fartyg, och hade flera ggr bett kapten Orstadius att få bli förflyttad till Sydamerikatraden. Han var omtyckt och god vän med alla ombord. Ingen sprit fanns ombord. Maritime declaration avgiven i Manchester på Sv.konsulatet den 8.1.42. Holmbergs tillgodohavanden vid försvinnandet från fartyget den 25.12.41 var 2321:32 kr eller £136.19.00 vilken summa tillsammans med hans tillhörigheter överlämnades till konsulatet i Manchester den 5.1.42.

SKNEIII 200 Fast i Lissabon april 40

Gdynia var den 9.4.40 på resa tillGöteborg och beordrades in till St Vincent i Portugal där hon låg 11.4.-24.6.40, gick sedan till Gibralter och i konvoj till Liverpool där hom låg overksam till 4.6.40 innan hon sattes i tidbefraktning för Ministry of Shipping .

Hon hade inga större haverier 1941-45.

SE GDYNIA 11.3 43

HEMLIG

MURJEK 28.2.41

BORTA MED MAN OCH ALLT EFTER DEN 28.2.41 - SÄNKT av U-95 5.3.41

Sjöförhör i Stockholm 7.7.41 kl 11
inför lyckta dörrar.

Rederiet i en inlaga redovisat kända fakta och avgångstider.
Sakkunniga: Sjökaptenerna Ernst Perno & Payl Wikborg:inga frågor.
Advokat Emil Henriques repr. Red & SKN.
Från rederiet även direktör Herman Hoogland, Villagatan10,Sthlm.f-87,
samt kamrer Gösta Emanuel Carlsson,Ålsten, f-96.

Hoogland, chef för rederiavd. i TrafikAB Grängesberg-Oxelösund,Sthlm :
UD hade till rederiet lämnat särskilt meddelande om när Murjek skulle få anträda hemresan och attannat bolaget tillhörande fartyg skulle få utlöpa.(ms Luleå) Utverkande av lejd från tysk och engelsk sida grundat sig på avtalsbestämmelser. Murjek, som tidigare gått i fraktfart mellan Nord - och Sydamerika, var inte vid ngt tillfälle efter krigsutbrottet tidsbefraktat för engelska regeringens räkning. Fartyget troligen bringats tillundergång gemom torpedering, minsprängning eller flygbombardemang.

Carlsson: Murjek haft 2 eller 3 flottar och livbåtarna var försedda med extr proviant, filtar etc. "Därest fartyget ej drabbats av mycket snabb undergång genom krigshandling kunde det skäligen antagas att flottarna borde hava flutit upp och blivit iakttagna någonstädes."

Övermaskinist Gustaf Adolf Nilsson på ss Kiruna: Tjänstgjort 1925-38 utan avbrott på Murjek som var ett mycket starkt fartyg och en god sjöbåt. Flera gånger gått malmlastad i orkan och klarat sig väl.Gjort sin sista resa med Murjek efter fertygets sista klassning i Gtbg 1938.

Skrift från rederiet till KK

MS Murjek befraktades i december 1940 att för räkning Statens Reservförråd nämnd ,utföra en resa med full last av bomull från Santos till Göteborg. Befraktningen skedde enligt avtal mellan Svenska Staten och de krigförande makterna om tillstånd för 4 svenska fartyg i månaden att passera till och från Sverige. MS Murjek lastat i Santos 8-18.1.41. Bunkerolja intogs 20.1 Murjek kunde inte avgå omedelbart dels på grund av att navicerts ännu ej erhållits ., dels p.g av att besättningen måste kompletteras,eftersom en del norska besättningsmän inte önskade medfölja fartyget Den 25.1 voro dessa saker ordnade -ävensom "lejd" från tyska och engelska myndigheter - och fartyget avgick samma dag från Santos. Vi hade i telegram till Santos lämnat befh order att följa routeinstruktioner från de engelska myndigheterna i Santos samt att i alla händelser företa resan utanför tyska

MURJEK 28.2.41

krigszonen. Vi instruerade även befh att inte meddela positionen per radio förrän Färöarna passerats. Dën 26.1 telegraferad befh till ess:

"Santos påmönstrade matros Gustav Björkxgren efter avgången i natt försvunnit fartyget. Närmaste anhörig Johan Björkgren Ekdalen Norrlandet Västervik = Odhner " (/2 sin 8)

Sedan hörde vi mnte något från fartyget förröän natten till den 28.2 då följande telegram, avsänt från fartyget 27.2 kl 21.55 ingick:

"Godhetsfullt meddela om Sverige trafikerande fartyg gå norr eller syd om Färöarna =Odhner-"

Härpå svarade vi omedelbart via Göteborg Radio:

"Efter passerandet norr Färöarna styr riktning Molde 3 grader ost därefter söderut mot en punkt 4 grader ost 57 grader 30 minuter nord därefter rätt ostligt till 7 grader ost varefter vidare order beroende av isförhållandena bekräfta = Malmfartyg."

Samt något senare , eller kl 09.40 den 28.2.:

" Åberopa tidigare telegram vi förutsätta givetvis att Färöarna passeras enligtde instruktioner som lämnats före avgången bekräfta Malmfartyg."

Befh svar härpå svsänt 28.2 kl 15.55 lyder:

" Vid avgång kunde ej erhållas andra instruktioner äa anvisning gå syd Färöarna samt vidare till punkt på ostkusten samma för att där erhålla vidare anvisningar minfälten Nordsjön detta givetvis riskabelt och föredrager nordliga routen samt vidare enligt edert telegram =Odhner."

Vi svarade härpå:

" Följ instruktionerna erhållna vid avgången bekräfta =Malmfartyg."

Befh svarade kl 22.35 den 28.2

" Bekräftar följa avgångsinstruktionerna = Odhner."

Efter detta telegram har ingenting avhörts från Murjek och anrop via Göteborg radio ha inte besvarats av fartyget.

På vår anmodan har UD verkställt u-sökningar och gjort förfrågningar om Murjek såväl hos tyska som engelska myndigheterna , men från intetdera hållet ha några u-rättelser kunnat erhållas om fartyget efter den 28.2 i år. Däremot har det framgått av meddelande från Engelska amiralitetet att Murjek anlöpt Freetown i Västafrika och avgått från denna hamn den 10.2. Vid förfrågningar hos Väderlekstjänsten i Sthlm ha vi erhållit uppgift om att vädret W Färöarna vid ifrågavarande tidpunkt troligen varit stormigt. Det synes oss dockotroligt att Murjek skulle ha brutits ner så hastigt genom storm eller annan vanlig sjöolycka att intet meddelande hunnit sändas och ingen av besättningen kunnat rädda sig. Fartyget var en god sjöbåt i förstklassigt skick samthade vid tillfället endast en last inne av c:a 5000 ton

MURJEK 28.2.41

bomull jämte c:a 800 ton olja. Då ms Murjek den 27 -28.2. sannolikt varit i närheten av Färöarna, men enligt E.amiralitetets uppgift troligen inte passerat öarna, synes det oss som om en katastrof inträffat kort efter de sista radiotelegrammet avsänts från fartyget den 28.2.
Besättningen utgjordes vid avgången från Santos av 32 man enligt en av befh från Santos insänd förteckning. Enligt telegram från befh 26.1 har matros Gustav Björkgren försvunnit från fartyget natten till den 26.1. Vid ms Murjeks försvinnande omkring den 28.2.skulle alltså övriga 31 man enligt förteckning befunnit sig ombord och förolyckats tillsammans med fartyget. Som framgår av bifogade utdrag ur brev av den 13.5.41 till oss från fartygets agenter Dickinson & Co i Santos, har av oss begärds intyg från lotsar och stuvare att fartyget varit i fullt sjövärdigt skick vid avgången från Santos 25.1 .41 postats per flyg. Dessa ahndlingar ha hittills inte kommit oss tillhnda och torde med rådande postförbindelser int vara att förvänta. - MS Murjek var kaskoassurerad i SÅAF och krigsriskförsäkrat i SKN. Besättningenvar försäkrad mot olycksfall i Arbetsgivarna Ömsesidiga Olycksfallsförsäkrings AB , vilket bolag även handlägger krigsolycksfallsförsäkringen, som är täckt i Svenska Olycksfallsförsäkringsbolagens pool för krigsolycksfallsförsäkringen.

Stockholm 28.6.41

TrafikAB Grängesberg-Oxelösund

Herman Hoogland Gösta Carlsson

Lotsintyg från Santos 7.5.41

Mästerlots Alberto Lopez Marinho intygat att Murjek utklarerats från Santos kl 16 den 25.1.41 och styrt normalt så länge hanvar ombord.

Lasten

Lastat i Santos 10-18.1.41 sammanlagt 25231 balar bomull , vikt totalt 5017,903 ton, vilken last helt utfyllt lastrummen. Djupg F.21'11" - A.23'3" vid avgången från Santos. Djupg. midskepps 22'7" (1/4 1/10 8)
Avgått väl och ordemtligt lastat i fullt sjövärdigt skick .

Hemligt tidschema ms Murjek i Santos hamn

Av detta framgår att Murjek ons 8.1.41 kl 15.25 anlänt till Santos (Karantänsbryggan) från Charlestown,USA. Tors 9.1. förtöjt vid kajplats nr 12 kl 08.55 och börjat lasta fre 10.1 kl 07. Viss tidsförlust för regn. Avlutat lastningen lör 18.1 kl 21. - Mån 20.1 kl 06 skiftat till oljevarvet och bunkrat. Bunkringen avslutats kl 17.15 .Skiftat till kajplats nr 23. - Tis 21.1 kl 07-10 skiftat tungt maskingods från däck till maskinrummet. Lör 15.1 kl 13 gått ur dockan och ankrat på strömmen.Kl 17 avgått mot Göteborg.

Kodade telegram växlade mellan rederiet samt Murjeks befh och agenterna i Santos

(BOE cod)

vänd

MURJEK 28.2.41

Befh Murjek. Dickinson, Santos. 9.1.41

Psams umull doqbn dudgl idpcl psven rhfwc itwdn wjeog yxoaf bxsgv pbnmk ohapl xasgc vipnp vxglf dwrjt eqkds

Dechiffrerat: Vi hänvisa till vårt telegram till Dickinosn & Co ltd Santos angående route för hemresa. Följ instruktionerna från de Brittiska myndigheterna Santos under alla förhållanden gå utanför tyska krigszonen bekräfta = Malmfartyg.

HEMLIG

Befh via Gtbg radio sw 612 Santos 9w 9.1.41 kl 14.18
10 = Malmfartyg, Sthlm.
Bekräfta telegraminstruktioner hemresan = Odhner

HEMLIG

Befh via Gtbg radio Sww 7814 Santos 24 W 18.1.41 kl 19 14
Nct = Malmfartyg, Sthlm.
Benäget telegrafera om nödvändigt meddela positioner via radio erhållit route föreskrifter stop tredje styrman larsen avmönstrat sjukdom = Odhner.

HEMLIG

Rederiet till befh. Nya BOE code 21.1.41
Befh Murjek adress Dickinson Santos
SATOX CIFXT MYJUM PBNMK ADNOE RHIJFITPPO POADF FRORI MKWKI OXJEI PKTUJ BXOGI DSIVO UNCHL OLIMO WXDPE DWRJT = Malmfartyg.
= Så snart ship navicert erhållet avgå och följ erhållna brittiska routeföreskrifter telegrafera avgångsdag stop icke nödvändigt telegrafera position via radio men meddela oss när Färöarna passerats. Bekräfta

HEMLIG

Sw 321 CDE Santos 9W 21.1 kl 17.09 BOE
Malmfartyg,Sthlm.
Ref. till edert telegram av 21 ds vi bekräfta kunna icke avsegla beroende på besättningen hoppas imorgon landsätta 8 norrmän =Odhner
TVEVA RIKLC UNANSO JDKAT MREDL YDMLB.

HEMLIG

Red, intelefonerat telegrammet 24.1.41 på kvällen
Odhner, Dickinson,Santos
Förmoda ni har landsatt norska sjömännen Santos då vi föredraga direkt route Gtbg och inte anlöpande av mellanliggande hamn telegrafera omgående = Malmfartyg

HEMLIGT

Dickinson till Malmfartyg avsänt 25.1 kl 16.20 NEW BOE
PRYCQ RIYCC = Murjek avgick idag direkt till eder =Dickinson
Murjek sailed today direct for yours

End

MURJEK 28.2.41

PRM. från UD till rederiet 12.3.41

Beskickningen i London har med ett igår ingånget telegram meddelat att Brittiska Amiralitetet fortfaramde saknar nyheter om Murjek sedan fartyget lämnat Freetown den 10.2 Amiralitetet har lovat versktälla ytterligare unde sökning, ehuru man icke ansåge fartyget " unduly overdue."

Dito, Sthlm 26.3.41

Beskickningen i Londond meddelat att Amiralitetet icke har sig bekant att ms Murjek respektive ss Göteborg passerat Färöarna.

Dito 29.3.41

Sv Marinattachén i Berlin har till chefen för Sjöförsvarets Kommandoexp. inkommit med en skrivelse av följande innehåll:
Under senaste tid har marinattachén vid upprepade tillfällen i OKM efterhört ev. resultat av efterforskningarna efter ms Murjekoch ss Göteborg. Den 17 oc 18de ds gjordes av honom framställningar härom enligt erhållet uppdrag. Man svarade redan då att båda fallen vore under observation och att man på eget initiativ satt igång marinens personal i Norge xxxx och till sjöss för efter forskningar. Till dågs dato ha inga resultat härav avhörts. Såsom tidigare nämnts har tyske marinattachén i Stockholm framhållit, att man redan på ett tidigt stadium hyste oro för ss Göteborg, som efter avseglingen från Island torde ha råkat ut för mycket hårt väder. Den 26 ds sade man i OKM att det syntes Seekriegsleitung osannolikt att båda farrtygen skulle ha försvunnit med man och allt utan att några som helst spår av dem kommit till synes. Särskilt vad ms Murjek beträffar torde man hår hysa den misstanken att fartyget uppbringats av engelsmännen. Sthlm 29.3.41

HEMLIG

Swedish Iron Ore Ltd,London EC3, 2.4.41 till rederiet i Sthlm

Bästa Herrar,

Vi bekräfta vår telegramväxling som följer:

Edert tel. av 11.3 ,sänt via legationen

Angelägna efter nyheter odhner bramford intet sedan 28.2 benäget undersö o telegrafera snarast om uppehållen av myndigheterna och var.

Vårt telegram av 19.3, sänt via legationen:

Edert tel. emottaget 17 ds beklaga inga nyheter ännu bramford stop säker icke uppehållen myndigheterna.

Edert telegram av 19ds , skickat via legationen:

Murjek lämnat Santos 25.1 lastade för Gtbg begärde av oss instr,om hur Färöarna skulle passeras 28.2 sedan dess icke avhörts Amiralitetet meddelar oss inga nyheter sedan Murjek lämnade Freetown 10.2 benäget u-sök o tel. oss om Cassel har ngr nyheter angående Murjek o hennes resa från Freetown eller om nu erhålla ngr ytterligare upplysn. från amiralitetet.

Fors sdi 6

MURJEK 28.2.41

Forts.

Vårt telegram av 24.3 , skickat genom legationen:

Edert telegram 19.3 Hyllengrens senast hört från Murjek när hon lämnade Sierra Leone 12.2 då allt väl ombord beklaga mycket inga senare nyheter.

Fortsskrivelsen från Swedis Iron Ore, London sid 5

Som ni aäkerligen förstå hava vi allt sedan Murjek visade sig försenad (became overdue) gjort dagliga förfrågningar. Vi beklaga djupt att vi nödgas meddela Eder att amiralitetet nu betraktar fartyget som förlorat. Skulle vi erhålla några upplysningar angående besättningen skola vi givetvis omeddelbart meddela Eder telegrafiskt. Mankan måhända fortfaramde hoppas att besättningen upptagits av mågot förbipasserande fartyg, så användning av radio f.n endast är tillåtet under särskilda förhållanden. Det faktum att inte hörts utgör därför icke något bevis för att besättningen icke blivit räddad.

KK Memorial 2.8.41 Ej för publicering
Nr 166(H)/132 H.

Av handlingarna framgår att Murjek torde hava krigsförlist. Det finnes ej någon överlevande som kan omtala hur olyckan tillgått. Det måste hava skett mycket hastigt eftersom det ej blev tid för besättningen att rädda sig i livbåtarna.

Ex officio
Bo Bergström

På vilka grunder dödförklarad?

Frits Andersson Malmö 3.8.44
Kopparslagarverkstad,
Stroa Kvarngatan 35
Tel 28379

Till Kungl Kommerskollegium,Sthlm.

den 28.2.41 krigsförliste ms Murjek med man och allt. Bland besättningen befann sig en broder till u-tecknad, Ie maskinisten Oskar Wilhelm Andersson, från Karlskrona. I början av detta år blev han avförd från Församlingsboken m Karlskrona Stads församling och införd i döds- och begravningsboken i enlighet med, vad jag kan förstå, Kungl.KK skrivelse till Sjömanshusombudsmännen i Riket. Alltså dödfröklarad. Då mina systrar tvivla på lagligheten av denna dödförklaring får jag härmed göra en vördsam förfrågan hur och på vilka grunder denna dödfröklaring ägt rum.

Högaktningsfullt
Frits Andersson

KK i svar 24.5.44 hänvisat tillPastorsämbetet i Karlskrona.

Rederiets arkiv

MURJEK 28.2.41

CREW LIST (Gränges Arkiv)

i rel. sedan 1919

† Befh Claes Johan Emanuel Odhner, Gibraltargatan 40,Gtbg,3.4.97 (7.2.40)
† Ie styrman Hjalmar Sebastian Österman,Sthlm (Oscars),16.1.06 (12.9.39)
† 2e styrman Karl Figge Persson, Västantorp, 18.11..13 (25.10.39) (1/10 ...
† 3e styrman Otto Helge Blaagaard,Strandveien 60, Korsör, 19.11.15
Dansk, mönstrat Santos 25.1.41 då styrman Larsen insjuknat)
† Telegrafist Carl Natanael Gustafsson, Lilla Strandg.13,Landskrona,2.7.00
(25.9.39)
† Chief Nils Harald Persson, Brantevik, 11.11.93 (28.4.38)
† Ie maskinist Oscar Wilhelm Andersson, Karlskrona,23.9.96 (13.6.39) sid 6.
† 3e maskinist Edvin Leonhart Jansson, Professor Blix gate 17,Narvik,4.6.90
(Varit ombord sedan 1931)
† Maskinassistent Jens Peter Jensen, Kirkevej 133,Taarnby,Kastrup,1.6.02
(Dansk, mönstrat i B.A. 31.8.40)
† Timmerman Sven Sigurd Flood, Hjärås, Kristianstad län, 3.10.08
† Matros Anders Lindblom, Wormsö, Estland, f- 11
† Matros Mogens Georg Flening, Möllergade 2, Svendborg,12.5 18 -dansk
† Matros Sören Christensen,Sollystgaden 36,Aarhus, 19.10.18 dansk
† Matros Jonas Alvar Petterson, Södergård,Tunge, Ävbg län, 18.9.13
† Matros Gustav Anders Björkgren, Lofta, Kalmar län,19.8.09 -överbord 16.1.
(se telegram sid 2 - försvunnit till havs 26.1.41)
† Lättmatros Ernst Lauritz Henry Petersen, Vedtofte,Fyen,17.9.20 dansk
† Lättmatros Hjalmar Thorwald Rosén, Västerslätt 9.15.3.18 Kläckebergs,Kalm
† Lättmatros Juozas Lenciauskas, Lituanis, Alytus, Litauen, f- 11
† Jungman Olle Bertilsson, Skillinggränd 7,Sthlm, 27.8.21
† Svarvare Aage Helge Jensen, Otto Kulds Vej 5,Nakskov,26.10.17 dansk
† Motorman Edvard Olsson, Bäck, Kånna,Kronobergs län, 28.11.96 GRÅMANSTORP (...
† Motorman Schotts Halvard Sven Svensson, Örgryte, 9.1.09
† Motorman Hans Rudolf Christensen, Rödinggade 7,Köbenhavn, 12.8.86 dansk
† Motorman Carl Herman Peder Christian Jens Fredriksen,Viborgsgade 29,
Köpenhamn, 20.6.99 dansk
† Motorman Rickard Lövschaal, Köpenhamn, 28.12 10 dansk
† Motorman Jean Tumas, Pilviskis, Lettland, f-89
† Motorelev Toivo Karhu,Lemi, Huttula,Finland, 9.9.14
† Stuert Johan Edvin Strandberg, Björksgatan 30,Gtbg, 31.10.95
† Kock Kai Julius Christian Nielsen, Wildersgade 68,Köbenhavn 24.11 12 dans
† Kockelev Einar Olsen, Ankes gård, Hammaröy, Narvik, 15.11 17 -norrman
† Salongsuppassare Reinhold Walter Axel Wilhelm Johanneson,Christian Richar
vei 2, Köbenhavn, 6.3.18 dansk
† Mässuppassare Peder Kyed Jacobsen, Solvei 7,Kolding,Danmark, 17.5.25 dan

---

SKN EVII 318
DKN 18.7.41 utbetalat till rederiet 2.650.000:- för totalförlust
SKN 7.1.42 -"- -"- 18172:50 för effekter
SKN 30.6 50 -"- -"- 600:- enligt uppgörelse.

MURJEK 28.2.41

Lasten

25231 balar råbomull, 5018 ton, South Brazilian Cotton, type Cone till Statens Reservförrådsnämnd, Stockholm. (se sid 3)

Försäkrad för 6.510.000:- kr

Utskeppare: Anderson,Clayton & Cia,limitida i Sao Paolo,Brazil

SKN betalat 6.481.707:05 för lasten den 19.7.41 och den 31.7. ytterligare 19070:77 för vinst vid fixering av priset och 10% imaginär handelsvinst.

VD H-1376

Murjek väntad till Göteborg c:a 20.2.41 då ms Luleå skulle löpt ut som utbytesbåt för Murjek.

77

Grängesbergsbolagets arkiv

Den försvunna Björkgren återförts efter rymning

Detaljer ur rederiets arkiv

Santos avgång försenades dels av att s.k. navicerts ännu inte erhållits för hela lasten, dels av krångel med besättningen. En del av norrmännen vägrade följa med på resan och avmönstring i vanlig ordning omöjliggjordes av de Brasilianska myndigheternas bestämmelser som endast tillät clearing med andra skandinaver från fartyg i Brasilianska hamnar, d.v.s ett direkt utbyte av norrmännen mot andra sjömän på skandinaviska afrtyg, villiga att byta till Murjek. Allt såg ut att vara klart för avgång på morgonen 25.1 då " lejd" från de krigförande var ordnad. Det befanns då att matros Björkgren rymt. Chefen för hamnpolisen vägrade tillåta fartyget avgå utan Björkgren. Sedan den 21.1 var sträng polisbevakning ordnad runt Murjek och ingen fick gå iland utan specialpass. Polis,mäklare och konsulatspersonal jagade runt i Santos utan att finna Björkgren. Under tiden pågick förhandlingar med polischefen som till sist gick med på att låta Murjek avgå sedan alla ombord räknats och prickats av. Kl 16 den 25.1 utklarerades Murjek och avgick kl 17, väl lastat och helt utan slagsida. (Intygat av agenten Dickinson & Co)I elfte timmens sista minut hittade polisen Bjrökgren och en snabb motorbarkass hann upp Murjek ute på bukten och satte ombord honom. igen, i det sista fängslad med handbojor. - Den 26.1 sände befh ett telegram till rederiet att Björkgren försvunnit från fartyget efter avgången i natt (se sid 2)31

Lejdtrafik hade vid tiden för Murjeks försvinnande kommit igång. Den 25.2.41 kom Glimmaren till Göteborg, den 4.3 ankände Tynningö och den 15.3 Vasaholm. För varje ankommet fartyg gick ett annat ut. Murjek väntats c:a 20.2 och i Göteborg låg Grängesbergsbolagets Luleå och väntade på att få avgå. Luleå kom aldrig ut, hon torpederades utanför Västervik av en sovjetisk ubåt den11.7 42.

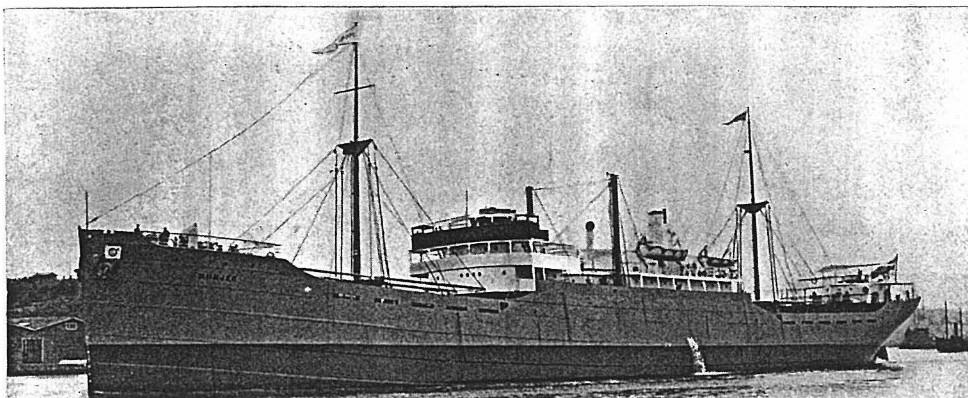
MURJEK 28.2.41

" Neutrala skall inte inbilla sig att de kan
gå ostraffat i den tyska krigszonen."

Jost Metzler: Seerohr Südwärts (Berlin 1943)

Ubåtsbefh Metzler skildrat ett nattligt möte i slutet av februari 1941 med ett svenskt lejdfartyg som han låtit passera därför att 1500 brton inte är värt en torped. Den 17.2 hade Metzler c:a 200 miles SW Färöarna sänkt ms Siamese Prince på 8456 brton på resa NY- Liverpool med styckegod last som efter detta datum är bokförd som försvunnet med man och allt. Siamese Prince hade 67 personer ombord, varav 8 passagerare.

"Kinderleicht dagegen ist es,in einer solchen finsteren nacht die lichter eines plötzlich über den Horizont kommenden Dampfers zu erkennen, der unbekümmert über den Atlantik pendelt. Ein kleiner Frachter kommt angeschwommen. Er hat alles angesteckt, was er an Lampen überhaupt an bord zu haben scheint. Er will damit schon von weitem zu erkennen geben dass er ein friedlicher Neutraler ist, der niemandem etwas zuleide tut und dem niemand etwas tun darf. Hier irrt sich aber der Kapitän. Er scheint vergessen zu haben,dass er sich in dem von Deutschland erklärten operationsgebiet befindet. Hier werden alle angetroffene Dampfer als feindlich angesehen weil sie nach England fahren. Denn we sich in das operationsgebiet begibt, tut damit kund, dass er einen Englischen Hafen anlaufen wikl. Und das gerade wollen wir verhindern. Dagegen nützt auch nicht dass er sein hoheitsabzeichen riessengross an die Bordwand gemalt hat und hell angestrahlt hat. Wir lassen den Burschen ruhig herankommen. Leider ist er noch viel kleiner als wir zuerst angenommen haben. Er hat kaum 1500 bruttoregistertonnen. Für solch einen murkeligen Dampfer ist uns nun doch ein Torpedo weiss Gott zu schade. Die einzige möglichkeit wäre ihn mit Artillerie zu versenken. Aber das ist wiederum nicht möglich denn der Seegang ist noch zu stark. Meine Männer kommen einfach nicht an die Kanonen heran. Ich muss mich also zum leidwesen meiner besatzung dazu entschliessen diesen Burschen ungeschoren laufen zu lassen."



Murjek.

MURÄEK 28.2.41

Krigsrisktillägg

Lastning i Santos: 17 dagar Ingen krigsrisk

Santos-Gtbg via Freetown: 22 dagar ingen krigsrisk
12 dagar 75% krigsrisk
9 dagar 300% -"-
1 dag 90% -"-

Lossning i Gtbg 10 dagar ingen krigsrisk

Vilket för Ie styrman Östermans månadshyra innebar:

Krigsriskersättning:	12dagar à 75% à kr 420:-	=	115:20
-"-	9 dagar à 300% -"-	=	378:-
-"-	1 dag à 90% -"-	=	12:60
			505:80

Ersättning för effekter till efterlevande (+ instrument)

Befh 2525:- Ie styrman 1547:50 2e styrman 862:50
3e styrman 787:50 Telegrafisten 862:50 Chiefen 1012:50
Maskinisterna 787:50 Timmerman 562:50 Stuert 787:50
Matroser, lättmatroser, jungmän 450:- Ekonomipersonal 337:50
Motormän, svarvare, eldare 337:50

Brev från 2e styrman Figge Perssons far till rederiet 6.4.41

Vi kan inte underlåta att giva ett citat ur ett brev från honom från Santos då underrättelsen om hemresan träffade dem: " Och skall jag vara uppriktig så måste jag säga att jag har inte kunnat upptäcka någon direkt glädje hos någon över denna kommande resa. Och ni måste förstå oss. Vi har ju nu gått ute på resor ett helt år under detta krig och haft det så bra och icke behövt gå på några som helst farozoner. Men vi har alla kommit överens om att vi hellre går hem än till England. Det är ju en plikt och jag skall jag säga "ära" att under rådande förhållanden gå hem och både lyckligt och väl ha både fartyg och last med hem." Av allt att döma tycks det icke blev så, men hoppet kvarstår.

Högaktningsfullt
Karl Persson
Box 38, Fagersta

Inte haft råd att läsa till präst

"Det var en tråkig händelse om båten gått om styr", skrev 9.5.41 motorman Edward Olssons far Nils till rederiet. Han omtalade att sonen tog studenten i Lund 1927, valde prästbanan och var så långt kommen att han fick resa omkring och predika i kyrkorna. "Han hade blott ett emne igen innan han skulle prestvigas, då tog pengarna slut för honom och likadant för oss. Så han gav sig ut på sjön för att tjena till den sista terminen
(Fadern Nils Olsson, f.23.9.65 i Ö.Broby, sonen Edvard 28.11.96 Gråmanstorps församling, Kristianstad län)

MURJEK 28.2.41

Finns det inget hopp att vår Hjalmar kan finnas i livet eller är han för alltid borta från oss frågar hans sörjande moder Ester Rosén

Brevlapp utan överskrift till rederiet 30.3.41 från lättmatros Hjalmar Roséns mor Ester i Lindeberga, Förlösa, f. 21.9.76. Han hade 5 syskon.

Förteckning över undertecknads tillhörigheter, kvarlämnade å ms Murjek vid avmönstring för tjänstledighet 7/febr 1940

Pälsfodrad kappa 100:-
Vinterrock 40 40:-
Regnrock 30:-
Träskostövlar 10:-
Yllefodrade kängor 20:-
Skor 15:-
Handbroderade morgonskor 10:-
Galoscher 3:-
2 mössor 7:-
3 kostymer 200:-
Vit kostym, vita byxor 40:-
1 par bonjourbyxor 40:-
1 overall 6:-
1 par vantar, ylleväst 10:-
2 ylleöverskjortor 15:-
10 skjortor 60:-
3 par ylleunderkläder 45:-
4 par bomulls -"- 40:-
6 par strumpor 15:-
3 pyjamas 25:-
Näsdukar, kragar 12:50
4 slipsar, 3 mösskapell 12:50
2 byrådukar 5:-
Hanbroderad skrivbordsduk 10:
Broderad soffmatta 10:-
Broderad väggbonad 10:-
3 handbroderade fjäderkuddar 80:-
1 spatserkäpp, 1 paraply 15:-
1 koffert, 1 handkoffert 25:-

2 Kinesiska rökelseurnor av malm 70:
3 oljetavlor 375:-
8 fotografitavlor 35:-
7 fotografier med ramar 25:-
1 par handvikter, 1 likörkaraff 14:
100-tal böcker, de flesta inbundna oc flera värdefulla 500:-
6 större lexikon, 30-tal läroböcker, o tabellverk 200:-
div sällskapsspel 20:-
1 revolver, 40 patroner 30:-
1 grammofon (100 dollars) 80 skivor 300:
1 radioapparat 200:-
I morgonrock, tvättpåse 15:-
Portfölj, halsduk, Barometer 30:-
Klocka 10:-
Skrivbordsdyna, 2 borstar 5:-
1 livrem, baddräkt 13:-

Stockholm den 22.3.41
Ernst Bramford (ex OEFH)

(Rederiet för detta betalt 2570:- den 11.7.41)

✝ Bramford dog på C.F.Liljvalch den 18.8.42

Nysilver: 1 bricka, 6 glas, 1 cigarettskrin, 1 stor fruktskål 60:-

MURJEK 28.2.41

SÄNKT AV U-95, Gerd Schreiber

Murjek torpederades kl 05.25 den 5.3.41 av U-95, Gerd Schreiber, i plankvadrat AL 3534, långt ute i Atlanten W. Hebriderna, på ungefärlig lat. N 59 - long W 18. "Murjek gilt seit dem 28.2.41 als vermisst". (Rohwer) U-95 hade den 2.3 sänkt engelska ss Pacific på 6034 brton B-15 i plankvadrat 1472·180 miles WSW Syderöy, Färöarna, varvid bara en överlevde av de 35 pmbordvarande. Pacific var på resa NY- Grangemouth med last av 9000 ton stål och järnskrot. - U-95 sänktes den 28.11.41 i Medelhavet SW Almeria av en torped från Holländska ubåten O-21,varvid Schreiber och hela hans besättning följde med.

Historik

Motorfartyg på 5024 brton byggt 1925 vid Götaverken i Göteborg av stål. K. 119,6 B. 16,1 Tillhörigt TrafikAB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm. Systerfartyg till Erik Frisell (Se 19.5.40) Sjösatt 25.7.25, provtur 21.10.25. 7425 dw. 11,5 knop. Enkeldäckad three island-typ, speciellt förstärkt för malmlaster. 5 stora lastrum med 5 luckor, nr 3 mellan brygg-och båtdäckshusen. 2 el. ASEA-winschar till varje lucka med undantag för nr 3 som hade en winsch och ett par bompålar. Teleskopmaster, 10 bommar. Von Tells luckskalkningsanordning. Welindävertar. En c-cyl. 4-takts enkelverkande Götaverkens B&W-motor på 2600 ihkr vid 90 varv/min. Clark Chapmans el. ankarspel. 2 kraftiga förhalningswinschar på back rep. poop, 3 st 4-takts enkelv hjälpmotorer på vardera 76 ehkr vid 325 varv/min, med varsin direktkopplad generator. Oljeeldad donkeypanna. Värmeledning och oljeeldad spis. Radiohytt. Manskapsmässar och hytter i poopen. Erik Frisell, sist i serien om 10 motorfartyg som Götaverken byggde för Grängeskoncernen, levererades 13.7.26. -Rederiets tidigare ss Murjek på 4181 brton, byggd 1913, minsprängdes kl 16.25 den 11.4.16 c:a 13' N Cape Wrath på resa Philadlephia-Narvik med 5590 ton kol och 7 ton maskiner. Hon sjönk kl 16.38 med aktern före och ett gapande hål BB mellan lucka 3 och 4. De 31 ombv kom nästa morgon i 2 livbåtar in till Thurso och Armedale på skotska nordkusten. - Då ms Murjek låg i Novorossisk i sovjet 19.9.31 avled befh Einar Olsson, Stenungsund,62 år, en ev den Göteborgska handelsflottans mest kända och uppskattade befh som sedan 1912 fört Kalix, Narvik,Luossa, Pajala och till sist Murjek. -2.12.33 gick 2e styrman Åke Hagman,Sthlm, överbord och försvann på resa Emden-Luleå i barlast. Ingen såg olyckan hända. - 1938 förolyckades en motorman i Engelsk hamn efter fall från landgången. -Vid kollision 1936 i Helsingfors hamn med finska ss Vega sattes hela maskinrummet under vatten. Samma år kollision med ss Claus av Stettin som måste sättas på grund för att inte sjunka. Murjeks näst siste befh Ernst bramford omkom 11.7.42 som befh på C.F.Liljevalch. Han lämnade 7.2.40 och Odhner tog över.

MARY 2.3.41

KLARADE FLYGTORPED; BOMBER & KSP-ELD VID RAFUATTACK VID HORNS REV.

Journalutdrag

ss Mary av Västervik, befh A.Johansson, på resa Oxelösund-Rotterdam via Stavanger för tysk konvoj.

Sön 2.3.41 då konvojenbefann sig någonstans utanför Horns Rev uppdök uppdök plötsligt ett flygplan kommande från tyska kusten med kurs mot England. Men det visade sig vara tvärt om när en sprängbomb föll i vattnet och kreverade c;a 100meter för om fartyget på STB bog så att vatten och rök stod flera meter högt i luften och fartyget skakade av kraften. Detta var kl 11 f.m. - Kl 15 kom från England 3 flygplan på låg höjd och flög på STB sida om konvojen från den sista båten till den första, som var ss Mary, och började beskjuta oss med kulsprutor och när ett av dem var tvärs fällde det en flygtorped mot Mary som dock missade sitt mål eftersom vi girade hårt BB. Skotten tog så gott som över gela fartyget men mest i vattenlinjen. Ett skott träffade BB reling på akterdäck där ett stycke av träräcket sprängdes bort och kulor påträffades senare i styrhytten akter.Om fartyget f.ö erhållit några skador på plåten på utsidan hat ännu ej konstaterats.

E.Persson	E.Andersson	J.Samuelsson	A.Johansson
1e maskinist	Båtsman	Matros	Befh

Haveriet avfört

Red AB Skansholmen,Strömsholmen & Tern i Västervik insäde 19.3.41 detta journalutdrag till SKN ,tillfogande att + fartyget ligger upplagt i Malmö men skall , så snart isförhållandena tillåter, avgå till Sölvesborg för torrsättning och reparation. - Den 1.4.41 skrev rederiet till SKN att Mary nu ligger vid Sölvesborgs varv " där tillfälle finnes att besiktiga ovannämnda skador."

SKN;s mapp är påskriven ;" Avföres enligt meddelande från rederiet 3.4.41."

Avfört 5.6.41

Historik

Se Mary 3.12 42 (Kollision med tyska ss Bochum.)

Se även en kollision 15.8.42. (ss Bore av Sthlm)

NORDÖST 9.3.41

SKÖT FALLSKÄRMSRAKET MOT TYSKT TORPEDPLAN VARS FÄLLDA TORPED MISSADE.

Journalutdrag

Sön 9.3.41 På resa Kent Works -Glasgow kl 08.10 anfallits av ett tyskt hydroplan som släppt en lufttorped som gått något akter om fartyget. Planet girade därefter runt och besköt bryggan och styrhytten med maskingevär. Ingen ombord skadades. Åke Berntsson
Befh.

===

Detta utdrag ligger i en i övrigt tom mapp på SKNEIII. En notering på papperet förmäler att ons 4.9.40 liggande i London blev lossningen uppehållen i en och en halv timme p.g av flygangrepp. 5.9 samma en timme.

=======================

SVENSKA FARTYG I ENGELSK KUSTFART VAR BEVÄPNADE.
DOCK INTE SVEABOLAGETS & SVENSKA LLOYDS

I en artikel i Sveriges Flotta 20 år efter kriget om den Svenska kustfarten vid England 1940-45 av Ernst Schale,intervjuades Nordösts dåvarande befh Åke Berntsson; " Vi var över 20 svenska coasters som gick för War Transport och vi fick vår bestyckning genom Naval Control.Svenska Lloyds och Sveas båtar föredrog att gå obeväpnade. När vi chartrades av Engelsmännen i maj 1940 fick Nordöst genast en redig styrhytt av armerad betong med en "bunker" på vardera bryggvingen. Naval control utrustade oss med kulsprutor och en raketapparat på vardera sidan om styrhytten.Dessa raketer var försedda med en tunn wire och en liten fallskärm. När raketerna exploderade på c;a 300 metershöjd slungade de ut splitter mot anfallande plan och fallskärmen vecklade ut sig med den farliga wiren som satt fast ombord på bryggan. Luftwaffe hade stor respekt för dessa raketer som var ett effektivt "luftvärn" i "neutrala" fartyg som inte hade någon personal från Royal Navy ombord.Visserligen fick alle man i besättningen en grundlig utbildning av Naval Control som lärde oss att handskas med utrustningen på bästa sätt. Vi var år 1941 på en resa Sunderland-Aberdeen.Då vi i skymningen närmade oss Firth of Forth lämnade vi den nordgående konvojen och då dök ett tyskt torpedplan upp och anföll oss. Det styrde rakt emot oss på låg höjd då styrman fyrade av en raket mot planet. Torpeden som det fällt missade strax akter om oss och planet försvann illa kvickt. På generalkonsulatet i London fick vi veta av konsul Hugo Åkesson att utrikesminister Günther i Stockholm beordrat att alla svenska fartyg skulle avväpnas omedelbart. Londonlegationen sände därefter ut kontrollanter till olika hamnar för att se till att vi blev avväpnade. Då det erfordrades tillstånd för attbesöka alla militära områden inklusive hamnarna så sågg Naval Control till att vi alltid var obeväpnade då besök väntades från

NORDÖST 9.3.41

legationen. Tack vare Naval Controls omtanke och goda beskydd för oss neutrala sjömän som seglade i deras konvojer i engelska farvatten så kom de flesta av oss tillbaka efter kriget."

Data | Egna ndteringar

Lastångare på 1035 brton byggd 1918 vid De Haan & Oerlemans i Heusden av stål. (Ex Lifland) Tillhörig skeppsredare Erik Nordström i Göteborg. L.66 B 10.

Se 7.4.41 /14.10.42 / 25.2.44

HEMLIG

STELLA 11.3.41

SÄNKT AV BOMBFULLTRÄFF VID KAJ I SALFORD DOCK, MANCHESTER.

Rapport

Fartyget blivit sänkt vid bombanfall i Dock 9 i Manchester tisdag 11.3.41 kl 21.45. Rumslast av 595 ton steel billets. Ingen av de 15 ombv skadad. Fartyget sjunkit efter bombexplosion i förskeppet. Sist torrsatt i Grimsby i sept 1940.

Manchester 14.3.41
A.Olsson
Befh

Journal

Tis 11.3. kl 19 avslutat lastningen för dagen. Total last intagen 595 ton ton stålstänger.På kvällen flyganfall över Manchester vilket började kl 20.45. kl 21.45 kom en bomb och träffade förskeppet så att det hastigt började sjunka.Vid tillfället befunno sig ombord midskepps kapten, Ie sty man, Ie och 2e maskinisterna och donkeyman,vilka alla hastigt måste bege sig iland för att söka skydd mot bomber och järnskrot som kom farande från alla riktningar. Omkring midnatt , då flyganfallet var i det närmast över begav sig befh ombord för att försöka rädda skeppspappren.Vid nedkomsten till fartyget hade detta så stark BB slagsida att det var svårt att gå på däck och BB gång låg delvis under vatten så att det var besvärligt att komma till salongen för att bärga skeppspappren. Det lyckades emellertid befh att bärga en del papper samt en del andra saker. Omkring kl 02 12.3 lyckades befh med hjälp av matros Katenberg bärga skeppsdagboken vilken låg pch flöt på vattnet i styrmanshytten. Vid 03-tiden började vattnet tränga genom aktre maskinskottet till akterrummet så att fartyget hastigt började sjunka med akteskeppet. Maskinrummet var förut vattenfyllt. Vid nedkomsten till fartyget ungefär kl 06.45 stod fartyget på botten vid kajen utan slagsida och med båtdäcket just över vattenytan.Plockat upp på båtdäck lastrumsluckor som låg och flöt på vattnet över för- och akter däck. Toppen av förmasten hängde avslagen i den ramponerade förriggen. BB båtdäckskant rivits lss vid slagsidan mot kajen, likaså BB bryggskärm.

Manchester 14.3.41
Befh

Maskinjournal

Tis 11.3 omkring kl 20.45 började flyganfall över trakten. Under tiden mellan kl 21.30 och 22.00 träffades fartygets främre del av en bomb och fartyget började genast gå ner med förskeppet. Ingen olycka hände någon ombord. Under för handen varande omständigheter kunde inte något vidare räddas av de ombordvarandes tillhörigheter. Det gällde ju också attsöka skydd för livet. Några timmar senare låg fartyget sjunket. Manchester 14.3.41 Ie mask.Neander.

STELLA 11.3.41

Crew list

Befh Anders Mauritz Olsson, Ptinsgatan 6, Göteborg, 25.9.85 (Sedan 1929)
Ie styrman Andreas Eriksson, 9.10.82 Gävle
2e styrman Karl Johansson, Kungshamn, 30.6.84 Göteborg
Chief Ernst Albert Necander, Göteborg, 24.9.85 -"-
Stuert Lauri Hartsi, Åbo, 24.4.04 (2e maskinisten ej medtagen)
Kokerska Astrid Viola Alfredsson, Foss, 4.7.14 Erik Natanael Jönsson 30.5.99 Gtbg
Matros Sven Agaton Svensson, Hällaryd, 11.9.09
Matros Martin Katenberg, Tallinn,Estland, 26.5.05
Matros Ewald Almann,Tallinn, 28.12 14
Lättmatros Kaare Dahl, Halden,Norge, 24.4.18
Donkeyman Karl Tore Johansson, Tanum, 28.4.96
Eldare Knut Enok Petterson, Kullserstad, 3.9.97
Eldare Yngve Herbert Wilhelm Olsson, Göteborg, 22.4.97
Eldare Gustaf Martin Eklund, Frustuna, 1.3.86

HEMLIG

Brev J.Setterwall,UD, till notarien Möller,KK, 15.3.41

Herr Notarie,

För förtrolig kännedom har jag äran härmed meddela, att beskickningen i London lämnat följande upplysningar ang. ångf. Stellas förolyckande. Fartyget har sjunkit tisdag natt i Salford Dock,Manchester, efter en fullträff i lastrum nr 2. Ombord å fartget hade befunnit sig c:a 750 ton stålplåt. Enligt uttalande av skeppsbyggnadsingenjören Wilson vore en bärgning i nu förevarande fall vansklig. Med hänsyn härtill och i betraktande av att de med bärgning förenade kostnaderna sannolikt skulle komma att överstiga fartygets värde,syntes lämpligast att överlåta åt myndigheterna i Manchester att vidtaga deåtgärder som de kunna finna lämpliga.Beskickningen har härjämte bekräftat att hela besättningen befunne sig i säkerhet. Rederiet, Trafikkommissionen och SKN äro underrättade.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Manchester 16.3.41 kl 15

Consul F.Stockdale & secretary E.Muller.
Expert witness: captain Hans J.Hansen, ss London II (Danish) (/E 11b Y)
Captain Olsson: Bombs and incendiaries began to fall in the dock area about 8.45 p.m 11.3 He was onboard with 4 other members of the crew and through the porthole of his room he noticed that a bomb dropped nearby and there was soon alarge fire on no 9 Dock. He thinks that

STELLA 11.3.41

about 9.45 p.m a bomb must have hit the front of the ship,whether by a direct hit or on the side of theship he cannot definitely confirm, as everything seemed to fall around him xxxxx and he had barely time to seize his coat and gain the shore. He followed the railroad for some time seeking shelter, while many incendiaries were falling all around.Eventually 3 of his men found their way to the same spot. Before the raid was over, i.e.before midnight, he made his way back to the ship as he was not sure whether the chief engineer had left.it. There was nobody onboard and he noticed that the fore part of the ship had sunk entirely,whereas the stern was still protruding out of the water.He managed to climb on to the stern and get to his room to search fot ships papers,which eventually he found. Heran ashore and left thepapers with a policeman, met sailor Katenberg,who returned with him to the ship,and retrieved the logbook which was floating in the water. He thinks that at the same time that the bomb hitthe ship, some large iron plates were flung in the dirction of the ship from the blast of a neighbouring bomb,which cut the foremast in two. He went back to the ship several times and considered that she grounded at about 3.30 a.m. 12.3 - A diverhad later been sent down and the Harbour Master had informed himthat is shuld be possible to salvage the ship.

Chief.Eng Necander: Confirmed the report. In his opinion it was out of the question that the ship could have been saved.

Ist Mate Eriksson: Stella received a direvt hit and at the sametime she wsa hit by flying plates. He took cover in a warehouse and a police man told heimthat he would be comparatively safe there. After about an hour he went down to the ship and saw the stern of theStella standing in the air. He confirms that it would not have xxxxx been possible to do naything to save the ship.

2d engineer: When he xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx felt the impact of the bomb he rushed ashore and eventually met the captain.

Donkeyman Johansson: Not sure if the bomb hit the ship or exploded close to its side.

Expert witness Hansen: His ship, ss London II, was anchored not far from Stella and due to the extent of the bombing, which also damaged his ship lightly, he was of the opinion that nothing could have been done to save the ship. At 4 a.m. he was informed by his donkeyman that the Stella had sunk.

(Inkom KK 17.5.41)

KK memorial 8.6.41 Ej för publicering

Luftbombardemang av tyska flygare.

Ex officio Bo Bergström

STELLA 11.3.41

Telegram London till UD 13.3.41

101 Shipowner Einar Sjoequists gotheburg ss captain olsson sunk all crew safe = Sw. consulate general

Oh.telegram London till UD 13.3 kl 15.30

540 Stella received direct hit No 2 hold and sunk tuesday night salford dock Manchester about 750 tons steelplate onboard stop Wilson says salvage difficult and cost probably exceeding ships value wherefore consider best let Manchester authorities take what steps they consider best all crew safe = Sw.Minister

Telegram London till UD 21.3

110 ours 101 does government and owners responsibility according article 41 merchant seamen law apply when ship sunk in dock during air raid and completely submerged but for technical reasons not yet formally condemned stop master has given crew notice = Sw.Conulate general

---

Egna noteringar

ss London II sänkt den 21.3.41

Bisittaren vid Stellas sjöförklaring, kapten Hans Jacob Bansen på London II av Köbenhavn , 1260 brton, byggd 24, d/s a/s Pacific, fick sätta livet till den 21.3.41 då London II på utgående från Manchester destinerad till Cardiff med järnlast bombades och sänktes av tyska plan i Bristol Channel .Tre danska besättningsmän och en engelsk LV-service man dödades också.

Stella totalförlust SKNEIII 197

Red AB Stella skrev 15.3.41 till SKN att telegram inatt ingått från kapten Olsson:"Ship sunk crew safe Olsson" och att UD för förtrolig kännedom meddelat att Stella förolyckats.

SKN 2.4.41 utbetalat totalförlustersättning till rederiet på 360.000 kr som War Risks Office senarr återbetalat eftersom Stella var återförsäkrad i England.

Telegram Wm.Wilson till SKN 19.4.41

Stella dock authorities advise salvage firm called in by them have estimeted could raise vessel in about 26 weeks at cost of about 200 pounds per week stop In addition extra remuneration to be agreed when vessel raised stop Assuming all goed well cost would be about 6000 pounds, on other hand, if things go badly, cost may easily be double this sum stop Even if raised probably could not get permission to repair,therefore vessel would have to be sold as scrap and estimae would only realise about 2500 pounds stop We have already advised dock authorities we leave them act in

STELLA 11.3.41

accordance their powers and still adhering to this position = Wm Wilson

Telegram Wilson från SKN 21.4.41.

Stella have informed War Risks Office aboutposition and asked them to give you instructions they may find appropriate,but we think your answer dock authorities aonly possible

Telegram Wilson till SKN 31.10.41

Stella has been raised and expected go into drydock next week stop We will attend without prejudice = Wm Wilson

Dito 27.12 41

Stella. Manchester Ship Canal Company have sent us copy of telegram they have sent owners giving 7 days notice of intention to sell vessel stop They advise salvage costs amonut to 10.000 pounds stop estimated cost repairs approx. 25000 pounds stop consider best course allow vessel to be sold = Wm Wilson

SKN till Wilson 29.12 41

Stella. Take instructions from War Risks Office who has paiduesototal loss stop if any proceeds this belongs to War Risks Office.

Osignerat brev 20.10.41 ,troligen från Wilson

On the night of 11.3.41 while the vessel was loading in Salford dock,at Manchester, a bomb fell into No 2 hold and vessel sank alongside the quay. She had loadede about 578 tons of steel ingots. Thevessel was totally submerged and only the bridge and a portion of the ff'castle deck was showing above water. Theonly way to refloat vessel quickly was for the Dock authorities to lower the waterin the dock but they are notprepared to do so, We gave the Manchester Ship Canal Co notice that we left them to act in accordance with their statutory powers. The Dock authorities advised they had called in Messrs. Cox & Danks to examine the vessel,who had expressed the opinion they would be able to raise the vessel by means of compressed air. Their time was 26 weeks. Weekly cost would be 200 pounds or say about 5000 pounds, assuming the vessel raised in time stated. Their estimat does not include their remuneration, which would haveto be agreed after vessel raised. Vessel has not yet been raised. When she is raised we can consider further how we will act. War Riksk Office,London, in full agreement with our procedure.

Effekter

Befäl och besättning fått ut hyra utöver de 2 månader rederiet enligt lag var skyldigt utbetala . Befh, Ie styrman och Chiefen fått hyra t.o.m.

STELLA 11.3.41

den 30.7.41. 2e styrman, stuert och eldare Eklund fått hyra t.o.m.11.9.41
Kokerskan Alfredsson fått hyra t.o.m 13.7.41 övriga till olika datum i maj.
SKN ersatt redreit 9.10.41 med 8385:84
Rederiet utbetalat för effekter 10199:- och fått 7250:50 från SkN
I detta belopp ingick 297 kr för maskinelev Karl Walter Karlssons tillhörigheter som förvarats ombord sedan Karlsson blev dödad vid flyganfall mot Stella 18.11.40.
Ombord på Stella fanns även akterseglade matrosen Nils Henry Svante Adamssons tillhörigheter alltsedan han missade båten i Rouen 4.6.40.
SKN 20.5.44 vägrat ersätta detta. (Inga effektlistor)

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 1189 brton bygd 1905 vid Framnäs Mek.Verkstad i Sandefjord Norge av stål. (Ex Bjerka,Hellvik) L. 64 B 9,9 Tillhörig redAB Stella (Skeppsmäklare Einar Sjösten) i Göteborg Inköpt 1929 från Kragerö i Norge. 600 ihkr. Stella låg i glasgow den 9.4.40 och blev liggande där till den 17.5,varefter hon intog en kollast för Rouen, insatt i tidsbefraktning under det Svensk-Engelska avtalet. Den 5.6.40 avgick hon från Rouen efter lossning och gick sedan i engelsk kustfart.
Utsatt för flygattack den 18.11.40 - se vidare detta datum.
Stella befh Anders Mauritz Olsson avled i sitt hem i Göteborg i nov 1947 62 år gammal.

HEMLIG

TORKEL 12-17.3.41

FLYGANFALL; KOLLISION OCH BRAND OMBORD UNDER KONVOJRESA TILL ABERDEEN.

Journalutdrag

Mån 10.3.41 kl 18 avgick Torkel från London destinerad till Aberdeen i befraktning för Ministry of War Transport. Rumslast av 1300 ton cement. Djupg F 13´10"- A 16´6" 17 ombv. Kl 19 förtöjt vid kolhulk i Gravesend. Tis 11.3 kl 10.40 avgått fetre bunkerkompletbering. Ankrat på Southend redd kl 13.30 och kompenserat kompasserna. Ons 12.3 lättat ankar 10.15, lämnat lotsen 14.15 och fortsatt i BB kolonn i konvoj. Kl 20.20 flyganfall mot konvojen.Ett av planen fällt en bomb strax akter om Torkel varvi akterskeppet lyfts upp och porslin,lampor o.a krossats i salongen akterut Pejlat men inte funnit något läckage. Fortsatt i konvojen. -Tors 13.3 kl 12.55 i frisk ONO vind, medelgrov sjö och disig luft, befh på bryggan liksom utkik, under rundandet av buoy 59 om BB blivit nerträngd mot bojen av barlastade ss Miervaldis av Swansea (1265 brt, byggd 1904)som vid sin gir kom ur STB kolonn och skar ner mot Torkel. Om vi slagit back skulle vi fått bojen i propellern,ebär strömmen satte mot bojen , varför befh slog full fart med hårt BB roder till dess bojen var klar, då han slog ~~back~~ full back. Miervaldis strök med sin BB låring mot Torkels STB bog och bucklade plåtar och räckverk.Inget läckage vid pejling. Fortsatt i konvojen - Fre 14.3 kl 17 fått lots ombord vid Firth of Forth och 17.20 ankrat på Methils redd för konvojkonferens iland. Befh erhållt konvojorde att avgå nästa dag. - På grund av tät tjocka legat till ankars med sjövakter hela lörd 15.3 och sön 16.3 - Mån 17.3 kl 04 upptäcktes att brand uppstått i styrhuset och att en del av akterskottet brunnit ner. Visat si att vatten inträngt mellan skottet och armeringen av betongplattor varvid överslag uppstått mellan ledningarna till DG-kabeln som smält ner.((Avmagnetiseringskabeln.)) Kl 16.30 lättat ankar sedan tjockan lättat och fortsatt i konvoj. Kl 20.40 flyganfall mot konvojen nära Bell Rock varvid ett fartyg sänktes och konvojen delvis skingrades .Torkel fortsatt på ege hand följande instruktionerna. Tis 18.3 kl 12.30 ankrat i tjocka på Aberdeens redd.Lättat och fortsatt kl 14 in till hamnen och förtöjt vid lossningskaj kl 14.55

Aberdeen 19.3.41

S.I.Larsen
1e styrman

M.Campbell
2e styrman

A.L.Andersson
Befh

Särskilt utdrag om kollisionen

Tors 13.3 kl 12.55 kolliderat med ss Miervaldis och erhållit skador på STB bog. Befh och utkik på bryggan. Disig luft. Kollisionen berodde på att Miervaldis, som gick i STB kolonn, trängde sig ner mot oss.Vi gick i BB kolonn och Miervaldis rundade bojen för snävt.Hon höll ner mot oss med c;a 8,5 knops fart.Vid kollisionen låg vi under full BB gir med fart

TORKEL 12-17.3.41

c;a 7 knop. Miervaldis varit i sikte sedan vi avgick i konvoj. Ingetdera fartyget avgav någon ljudsignal. Fullt dagsljus rådde vid tillfället. Sjöförklaring har begärts till i morgon hos svenska konsuln härstädes. Kompassjustering verkställd i Southend den 10.3.41. Använt sjökort; British Admiralty chart No 1106.

Aberdeen 19.3.41
A.L.Andersson
Befh

Ofullständig crew list (Egna kompl.)

Befh Albert Leopold Andersson,Villa Sundborg,Mölle,15.11.92 (Nov 39)
1e styrman Sigurd I. Larsen, Nötteröy, Norge, 15.8.84 (7.7.40)
2e styrman M.A.Campbell, 12.4.15 (E)
1e maskinist H.Bergman, 13.9.82
Föreståndarska A.Rifve, 26.1.00
Kokserska R.Björk, 16.5.11
Båtsman A.J.Blake, 18.4.11 (E)
Matros A.Sinivee,Tallinn, 20.2.12 (Est) (Mars 41)
Eldare William Kelly, 8.8.03 (E)
Eldare J.Gold, 16.5.01 (E)
Eldare J.Foss, 31.3.12 (E)

Dessa utgör kvarvarande besättning i Grangemouth 14.4.41 enligt befh. Det är 11 personer av de 17 som var ombord i mars.

Sjöförklaring i Grangemouth 15.5.41

Vicekonsuln R.H.Salvesen höll förrättningen ombord på Torkel kl 14.
Sakkunnig; Befh på ss Veni av Stavanger,Johan Lunde.
Befh Andersson; Förklarat sig inte ha mgt att tillägga till journalen.
1e styrman Larsen; På bryggan vid kollisionen. Enligt instruktionerna så skulle konvojens 3 kolonner vara 3 kabellängder från varandra men då boj nr 59 rundades om BB höll Mietvaldisinte sin station utan kom ner mot vår ~~xxxxxx~~ STB bog. Bojen var bara några fathoms från vår BB bog och vi höll på att runda den med hårt Bb roder. Om vi saktat ner eller slagit back skulle vi fått bojen i propellern.
Matros Sinivee; Till rors. Vädret var fint, god sikt, ostlig bris. Inget att tillägga.

KK memorial 25.8.41 Ej för publicering

Nr 161 H

1) Bombplan kastat en bomb akter om fartyget varigenom en del inventarier förstördes genom skakningen

Forts

TORKEL 12 -17.3.41

2) ss Miervaldis och Torkels kollision förorsakats av den engelska ångaren som ej följt konvojreglementet.

3) Kortslutning torde vara orsak till eldsvådan i styrhuset.

Ex officio

Erik O.Bergström

SJNEIII vol 200 Om Bombningen 12.3

finns i SKN vol 200 endast ett brev från Wm.Wilson i Newcastle till SKN daterat 4.10.41 citerande journalutdraget och med tillägget; " A small quantity of crockery in the saloon pantry was broken and the master had arranged to have it replaced. We estimate the cost od the replacement of the crockety at £3.

Kollisionsskadorna & Skuldfrågan

Torkel; 2 plåtar intryckta och 2 spant böjda på STB bog.
Miervaldis; Brädgången intryckt på BB låring.
Wilson meddelade 27.6.42 SKN att skuldfrågan avgjorts i godo.Torkel till 2/3, Miervaldis till 1/3 skyldig till sammanstötningen. Parterna får bära sine respektive kostnader. SKN översände 31.12.42 till Wilson en check på £ 138.
Av brev från Wilson till SKN 6.10.41 framgår att the Treasury solicitor contends that the collision was caused solely through the negligence of the Torkel. On evidence he has, he says the Miervaldis rounded the buoy in a perfectly normal way, and having regard to the position of the vesse it was Torkels duty to keep clear of the Miervaldis wich she failed to do It seems a pity to have litigation in this case when the damages are not very heavy and we have suggested arbitration.

Egna noteringar Ingen flygsänkning 17.3

Admiralty inte noterat något fartyg sänkt av tyskt flyg den 17.3 - som uppgives i Torkels journalutdrag - utöver en H.M.S yacht Mollusc på 598 brton som bombades och sjönk 17.3 2,5 miles i bäring 115° från Blyth Port War signal station. No casualties.
Condorplanen var vid den här tiden, enligt klagomål från Dönitz, reducerad till ett enda plan i aktiv tjänst, de övriga måste användas för att träna nytillskottet av piloter.

SKNEIII 200 Befh Anderssons statement 25.4.41

inför Bramwell,Clayton & Clayton,Solicitors,NreCastle/Tyne.

Vi hade ankrat i Southend Roads 11.3 och fortsatte 12.3 kl 10.15 med lots som avlämnades kl 20.20. Vi var hela tiden i konvoj om 2 kolonner. Commodore var i BB, vice-commodore i STB kolonn.Fartygen höll 2,5 kbl

TORKEL 12-17-.3.41

avstånd mellan stäv och akter ochinbördes avståddet mellan kolonnerna var 3 kbl. Den 13.3. kl 10.50 passerade vi boj nr 57C om BB och kl 11.30 boj nr 58 om BB. Konvojfart 7,5 knop. Vår kurs var magn NNW följande fram förvarande fartyg. Jag har inte journalfört (kept any records) våra kurser i enlighet med Naval Controls instruktioner. Torkel gick som nr 5 eller 6 i BB kolonn och Miervaldis gick i jämnhöjd i STB kolonn. Miervaldis var mestadels mer för om tvärs än akter om tvärs. Hon styrde mycket oregelbundet (Erratically) då vi närmade oss boj 59 och gick liksom i sicksack. Ibland var hon nära över mot mitt fartyg och ibland öster om STB-kolonnen. När commodore vessel närmade sig bojen ändrade Miervadis kurs STB utan att ge någon signal. Hon hade av vind och tidvatten satts satts för mycket åt syd och väst och fått bojen på sin STB bog fast hon skulle ta den på om BB enligt instruktionerna. Vi hade passerat boj 58 kl 11.30. Då commodore vessel ändrade kurs STB hän följde övriga fartyg efter i hennes kölvatten. Commodore vessel hade, då hon passerade boj 59, på sin STB bog ändrat kurs STB hän och följande instruktionerna följde jag efter tills vi nått vändpunkten. Varje fartyg styr mot den punkt där framförvarande fartyget ändrade sin kurs, sedan gör det samma gir och stöttar upp kursen när hon är i linje med framför gående fartyg igen.

" I found on reaching the turning position that we hade buoy 59 bearing about 4 points on our STB bow, distance 3/4 of a mile to a mile. This was the first time I had sighted this buoy. When we had reached the turning point I ordered our wheel to be starboarded and told the wheelman to follow the vessels ahead of uswhen they were in line. All the ships in turn in the STB column , so far as I could see, altered course to maintain distance from the port column. The Miervaldis also altered coyrse to STB. She was bearing about abeam when we bagan to alter to STB and she was distant about 3 cables. We starboarded until we were heading abou t NEtE magnetic, The Miervaldis however did not STB so much as my vessel and the others did, but appeared to steady when she got the buoy fine on her port bowor so I surmise. At all events she began to come towards my vessel and shaping to pass close to No 59 buoy. I expected that she would at any moment alter her course to STB and resume her place in the STB column. I had to keep my place in the port column and to continue on until I got into a position to turn and pass the buoy on our port hand. When ny vessels stem was about abreast of the buoy and distans about half a ships length , I ordered the helm to be puthard a port, and I rang the telegraph full ahead. The stern of the Miervaldis was about abreast of our midships, distance 50-60' and she was heading to cut our course at an angle of about 45° when we hard-a-ported. My vessel got round to a heading of about NtE. by which time my vessels stern having cleared

TORKEL 12-17.3.41

the buouy by only about 10, I rang our telegraph full astern. I overlooke
blowing 3 short blasts. The Miervaldis had got on to a haeding about parallell with us, her side being distant from ours only 50'or a little less, when she apparently starboarded. Her head canted to STB and her stern swung towards my vessel and her port quarter struck my ves on the STB bow. The blow forced my vessels head to port and the Mierveld cleared immediately. She then ran ahead a little and squared up in line with the STB column. We also starboarded and got into our proper colum again and continued on the voyage in the convoy. I could not have revers my engines earlier than I did, because had I done so, my vessels propeller would have fouled the buoy. It was essential to maintain our spee because the wind and tide were setting Torkel towards the buoy. Wind was east 4 Beaufort. Tide setting NNW, 2 knots. It was daylight. Time of the collsion 12,55 march 13th one ships length NtE buoy 59. I blame the Miervaldis for the collision for failing to follow in the wake of her next ahead in the STB column , for failing to maintain her distance on our STB beam of 3 cables and for failing to take proper helm action in proper time. At all material times the chief officer Sigurd Larsen was on the bridge with me and a man at the wheel and a man on lookout on the STB side of the bridge. I d'ont remember the name of this man.He has since left my ship. No whistle signals were given by either vessel.

Dispache

Kollisionen är inte inkluderad i dispache, Sthlm 15.10.48.P.Hasselrot

---

Reparerad 1946 vid Götaverken

Ons 20.3.46 besiktigades Torkels krigsskador då hon låg i Gäteborg på utsidan av "Finnmarken'vid gamla frihamnsporten. Hon reparerade sedan vid Götaverken.

Historik

Se Torkel 11.9.40.
(16.5.42 var Torkel utsatt för flyganfall)

MD 466 DUNETT 13.3.41

2 FISKARE DÖDADE, 2 SKADADE AV SPRÄNGBOJ I TRÅLEN 15′ WtS PATER NOSTERS FYR

Sammanfattning.

MD 466 Dunett av Rönnäng med 5 mans besättning låg torsdag middag 13.3.41 i gott väder med klar sikt på trålfiske på c:a 37 famnars vatten 15′WtS Pater Nosters fyr och hade efter två drag fått 15 lådor sill. Då trålen inhalades kl 12.30 efter det tredje svepet för dagen fastnade den i något varför skeppare John Patrik Kristensson lät släppa efter på wirarna medan Dunett svängdes för att klara trålen. Bertil Olsson,Rönnäng stod vid winschen på fördäck klar att placera sveplinan på winschnocken då skeppare och bästeman Thor Olsson ,som stod vid STB låring, fick se något komma med trålen upp i ytläge. De andra 2 fiskarna stod något bakom dem. Föremålet var en päronformad plåtboj med en cylinder hängande inunder pfiskarna ovetande innhöll cylindern 2 kg sprängämne och det hela hörde till ett paravansvep med spränggripare. Då Kristensoon trots Bertils varningsrop skulle försöka peta undan metallföremålet med en båtshake inträffade en explosion som av 2-3 dynamitpatroner och båten skakade till medan ett rökmoln steg upp över akterskeppet. Krisebsson kastades med bortsprängt huvud mot styrhytten och Thor Olsson fick bröstkorgen söndersliten och förblödde inom ett par minuter liggande på det blodsölade däcket. Nils Albin Karlsson hade fått splitter i höer arm och blessyrer i ansiktet och bröstet medan Algot Sandberg undkommit med skador på vänster hand. De andra tre var oskadade men svårt chockade. När det stod helt klart att skepparen och ~~xxxxxxx~~ Thor Olsson var döda kapades trålen och full fart sattes hemåt. En svensk flagga breddes över de döda. Så fort Dunett kommit in till Rönnäng larmades läkare och förband de skadade. Albin Karlsson måste sjukskrivas tills vidare .

Crew list

+Skeppare John Patrick Kristensson, Rönnängs gård, 2.3.07,gift,2 barn ,son till huvudredaren som inte deltog i fisket.
Bästeman Bertil Olsson, Rännäng , 45 år, gift med syster till John Patrick.
+ Fiskare Thor John Algot Olsson, Kårevik,Rönnäng, 24.1.16, ogift.
Fiskare Algot Sandberg, Rönnäng, 11.8.09
Fiskare Nils Albin Karlsson, Rönnäng, f- 85.

KK vol 45 Sjöolycksrapport

Under trålfiske c:a 15 sjömil WtS Pater Noster kl 12.30 tors 13.3.41 inhalades trålen och därvid märktes att en paravan fastnat med en wire tvärs över trålbordet. Befh och 3 man voro om STB,bästeman Olsson stod vid winschen. En knall hördes plötsligt och då Olsson kom akter låg Kristensson och Thor Olsson på däck, dödade av splitter frånnågon kapsel på paravanen som exploderat. Nils Karlsson och Algot Sandberg lätt skadade. Något splitter

MD 466 DUNETT 13.3.41

hade fastnat i styrhytten.Kapat redskapen och sattkurs hemåt. Doktor Råman, Kållekärr, ordinerat vila och delvis sängläge för Sandberg som fick vänster arm i bandage. Karlsson sjukskrivits till 26.3 minst med höger xxxxx arm i bandage.Smärtor och ömheti armen något envisa.

Sjöförklaring i Göteborg 17.6.41

Bästeman Bertil Olsson: Varit på Dunett sedan dec 1938. Gift med en dotter till Dunetts redare August Kristensson.Skyndat aktervid explosionen. Thor Olsson hade fått huvudet avslitet medan Kristensson förblödde av svåra skador i höger lunga. Bästeman låtit kapa trålwirarna varpå trålen sjunkit.Den var vaärd omkring 1000 kronor. Genast satt kurs på Rönnäng där de skadade fått läkarvård.

Nils Albin Karlsson: 2 år ombord. Till sjöss sedan 16 års ålder. Innan paravanen kom till synes när de halade in trålen hade de varnat varandra för att någon paravan kunde ha fastnat i trålen. Karlsson inte lagt märke till något förrän paravanen exploderade.Kristensson avled strax efter explosionen.Karlsson fått splitter i höger arm och bröst, Sandberg i vänstra handen.

Algot Sandberg: Paravanen exploderat i samma ögonblick han upptäckt den.

KK memorial 1.8.41

Explosion av något föremål på en paravan som kreverade när trålen kom upp till ytan.

Ex officio
Bo Bergström

Riksförsäkringsanstaltens anmälan om olycksfall.

J.P.Kristensson: Stod vid fartygets reling för att klara en paravanwire som fastnat i trålen då i samma ögonblick en paravankapsel exploderade Splitter trängde in i bröstet på tre ställen och döden följde efter 1-2 minuter. Efterlämnar änkan Alma Josefina Kristensson,13.8.08 samr en son och en dotter under 16 år. Enligt läkarintyg förblödde Kristensson .Intyget utfärdat av Dr I.Råman, Kållekärr,14.3.41.
Kroppsskada: Vulnera lacerata thorakis et pulm. dx mors.
Jordfäst 22.3.41 i Rönnängs kyrka.

Thor John Algot Johansson-Olsson: F.24.1.16 Samma orsak som för Kristenson. Huvudet krossat varvid döden följde ögonblickligen.Efterlämnar änka Axelina Olsson, Kårevik, Rönnäng.
Läkarintyg : Dödsorsak Laceratio capitis et cerebri mors. Av dr Råman besiktigad den 13.3.41.
Jordfäst 22.3 41 i Rönnängs kyrka

Utdrag ur polisrapport till Riksförsäkr.Anstalten

Delgiven anstalten 2.5.41 av landsfiskalen Eric Nordström i Tjörns Distr.

forts

MD 466 DUNETT 13.3.41

Forts. Polisrapport

Dunett befann sig på trålfiske ungefär mitt i Skagerack,dock så att danska landet siktades. Då trålen halades in befanns att en främmande wire lagt sig över trålen.Enligt en av besättningsmännens utsago,som tjänstgjort rätt länge vid marinen, hängde en paravan vid wiren. Skepparen Kristensson sökte med en båtshake få wiren över trålen för att få upp trålen.Härvid skedde helt plötsligt en explosion som dödade 2 och sårade 2 man. Fartyget blev ej alls skadat med undantag av att en del skrot slog igenom bordkäggningen. Vi likbesiktningen tillvaratog jag några skrotdelar vilka slungats in på farty et och har jag översänt dessa till Mindetaljen vid Göteborgs Örlogsdepå för att få utrönt vad som förorsakta olyckan. Vederbörande å mindetaljen ha änn ej avgivit något utlåtande i saken.Undertecknad hade läkare med mig vid lik besiktningen och det finns ej någon som helst anledning betvivla att ovan nämnda tevnne fiskare omkommit genom olyckshändelsen.

Tjörns Distrikts Landsfiskalskontor 2.5.41

Eric Nordström

SKNEIII vol 201

Brev till SKN från ägaren i Rönnäng,ankom 28.3.41

Fiskefartyget MD 466 Dunett av Rönnäng.
Ägare: August Kristensson och John Kristensson.

Den 7 mars 1941 under trålfiske 9 Kattegatt fastnade trålen i något föremål. Vi halade in på wirarna i tanke att föremålet skulle slippa loss,men då det fortfarande följde med upp ,voro så gott som på det klara med att det måste vara någon mina eller minbälte. För att icke utsätta oss för risken av en minsprängning beslöts efter stor tvekan att kapa från oss redskapen.Härvid förlorades 50 meter wire, 1 st trålbord samt en sillträl till ett sammanlagt värde av kr 590:- § Den 13 mars,ävenledes under trålfiske i Kattegatt ,fastnade trålen åter i något föremål.Då vi så nyss förlorat redskapen beslöt vi oss att hala upp trålen för att göra sig underrättad om vad som fastnat i densamma.När trålen kommit upp till ytan såg vi en vajer som låg över trålbordet.Vi kommo strax på det klara med att det var fråga om en s.k paravanvajer varför försök gjordes att befria redskapen från densamma.Under försök härmed exploderade en paravanknop med påföljd att skeppare John Kristensson och en besättningsman ögonblickligen dödades av splitter. 2 övriga av besättningen sårades lätt. För att skydda såväl fartyg som den övri besättningen från ytterligare olyckor var det inget annat val än att återigen kapa från oss redskapen och på så sätt komma bort från det farliga området. Med anledning av här anförda anhålles vördsamt att SKN måtte bevilja ersättning med kr 590:- som förlorat 7.3 och dels med kr 989:50 som förlorades den 13.3 enligt inneliggande räkning.

Rönnäng 21 .3.41

Vördsammast August Kristensson

MD 466 DUNETT 13.3.41

Assurans

SKN ersatt den första förlusten 7.3 med 1/3-dels avdrag enligt lag och den andra förlusten 13.3 till fullo, totalt 1382:73 som 10.5.41 utkvitterades i Rönnäng av August Kristensson.

Historik Eget

Motorfiskebåt på 50 brton byggd 1927 i Djupvik av ek /furu. 50 hkr motor. L.17,1 B. 6,1 Huvudredare Augsut Patrick Kristensson i Rönnäng ,vars son ~~Johxdödades~~ John dödades. Dunett försäkrad för 30.000 kr plus redskap 5000:- Dunettvar hemma i Rönnäng ända till 1957 då hon såldes till skeppare Lars Axel Englin i Nynäshamn. Hon hade då en ny 120 hkr motor. Den 3.5.62 fick Dunett på e.m 3' SSO Hävringe fyrskepp sin trål sönderslοten av vad som bedömdes ha varit en ubåt. Fregatten Magne fick hydrofonkontakt med en okänd ubåt i farvattnet men avbröt sökandet eftersom man var på internationellt vatten.

TOLKEN 14.3.41

SKADAD AV BRANDBOMBER OCH SPLITTER UNDER NATTRAID MOT GLASGOW.

Journalutdrag resa 75

Tors 13.3.41 kl 12.25 anlänt Glasgow och förtöjt vid kaj. Flyglarm kl 21 Bombanfall börjat 21.30.

Fre 14.3 Under nattens bombanfall träffades fartyget ett flertal gånger av brandbomber och splitter. Vid bombnedslagen skadades delvis dörrar och dörrkarmar i salongshuset av lufttrycket. 12 fönster krossades på bryggan och båtdäck, en brandbomb skadade 3 bord i STB livbåt, dörren till skansingången ramponerades svårt, en brandbomb skadade 7 däcksplankor på båtdäck och an ennan 7 däcksplankor på backen. Splitter skadade 2 döcksplankor på båtdäck och slog bucklor i STB skottet till kaptenshuset på båtdäck. Besättningen hela natten och dagen varit sysselsatta med eldsläckning såväl ombord som av brinnade föremål på kajen. Jättelika bränder runt omkring i dockorns. Inga skador kunnat upptäckas på utsidan. Inga läckor vid rundpejling. M.S Tolken 20.11.41

H.Ericsson	L.Östlin	T.Andersson
1e styrman	2e styrman	Befh

==

Survey i Rothesay Dock, Glasgow 14.3.41

4 strakes of planking port side & 3 on STB side of f'castle deck burnt.
Teakwood door & frame to crews quarters burnt
Boatdeck; 12 windows broken, teakwood coaming round opening in deck to ladder on STB side broken, 2 deck planks alongside of opening scored, 4 deck planks under STB lifeboat burnt, Canvas cover fender on lifeboat lashing-boom burnt, stretching screw for funnel guy on STb side broken, Bulkhead plate on STb side of captains deck house slightly indented, 2 doors and frames in saloon alleyway port side jammed (repaired by crew 4 strakes of shell planking on port side of STB lifeboat burnt.
Lifeboar repaired for £ 20.12.8 by To.Hudson Ltd = kr 233;15

Egna noteringar — Stor nattraid mot Glasgow & Clydeside.

För första gången under Blitzen utsattes Glasgow & Clydeside natten till fre 14.3.41 för en stor nattraid som började kl 21.30 på torsdagen och pågick till 05.47 den 14.3. 236 plan ur Luftflotten 2 & 3 från baser i Frankrike fällde i klart väder med god sikt 292 ton sprängbomber och 1650 kanistrar innehållande 59400 brandbomber. Målområden var i första hand varven, dockorna, magasinen och industrierna på båda sidor av Clyde Målområdena kunde lätt lokaliseras och för flera mil reflekterade floden vatten skenet från otaliga bränder, varav enbart i Glasgow 100 storbrän

TOLKEN 14.3.41

På ett av varven dödaes 85 varvsarbetare vid en fullträff i ett fullsatt skyddsrum. Särskilt stora bränder ,bl.a i oljecisterner, rasade hela natten längs norra sidan av Clyde mellan Yoker och Dalmuir och från Scotstoun ner till dockorna, med nästan lika omfattande bränder i magasinen i dockorna på södra Clydesidan. Ett stort fartyg träffat och 2 satta i brand. Inne i Glasgow träffades bl.a Universitetet,Bankhead School och Garscadden hospital men själva city drabbades inte så hårt även om all lokaltrafik i Glasgowområdet bröt samman. Tusentals utbombade hemlösa människor samlades på uppsamlingsplatser i utkanterna av de brinnande distrikten där soppkök och förbandsplatser ordnats. Luftvärnet i Clydeside var i aktion hela natten och splitter från 4000 granater regnade ner överallt. - 65 plan bombade samma natt Liverpool/Birkenhead och andra plan dirigerades mot dockorna i Hull . Samtidigt pågick sporadisk flygaktivitet över hela England med bl.a minfällning i farlederna och angrepp mot fartyg och mindre orter. RAF jaktplan kunde inte sätta mycket emot annat än i dagsljus.Dock förlorade Luftwaffe denna natt 11 He-111-plan och 2 st Ju-88;or.

Historik

Se Tolken 12 5.42 då hon torpederades.

SVERRE NERGAARD 14.3.41

TORPED FASTNADE I PROPELLERN- MIRAKELRÄDDNING I KONVOJ METHIL - LONDON.

Journalutdrag

Tis 11.3.41 12.35 avgått från Methil med full last av kol destinerad till London. Ankrat 15.30 på Methil Road för order.

Ons 12.3 23.40 lättat ankar och forsatt resan i konvoj.

Tors 13.3 Styrt efter konvoje ledning.

Fre 14.3 Styrt efter konvojs ledning. Kl 22.33 maskinen gått mellan halv och sakta fart. Observerat att maskinen tvärstoppat och strax efte åt sågs en torped komma fram ifrån propellern på BB sida, gående i en kurs c;a 30° från fartygets kurs. Troligen var torpeden i propellern och stoppade därigenom maskinen.

Lör 15.3 Styrt efter konvojs ledning. Ankrat 07.15 på grund av tjocka.

Sön 16.3 Lättat och fortsatt 10.35 under konvojs ledning. Ankrat 19.20 på order.

Mån 17.3 Lättat ankar 07.25 och fortsatt i konvoj.Kl 10 erhållit lots ombord.Kl 18.50 u. lots ledning ablänt och förtöjt i bojar vid Tower Bridge,London. Ombord den 23 3. 41 H.Olsson

Harry Zachariasson,1e styrman Torsten Karth Befh 1e maskinist

Inga skador - förfaller

Utdraget insänt till SKN av red AB Westindia (Sven Salén) i Stockholm den 26.6.41. SKN noterat på brevet;"Inga skador.Förfaller.Gtbg 4.7.46."

SKN P.M. 8.8.45

Av detta P.M framgår att Sverre Nergaard den 22.1.43 varit i kollision med B.O.Davies (Notering; Synes icke vara krigsrisk.Frånsett dagboksutdrag har inga handlingar ingått till Nämnden). De enda krigshaverier som anmälts till SKN för Sverre Nergaard var "Kontakt 8.1.44 med en spärrballong utan att ha fått ngr skador" och kollission med en flotte 18.1.44 -Frånsett dagboksutdrag har inga handlingar ingått till Nämnden. Uteslutet är dock inte att bomb- och minexplosioner i fartygets närhet inte har rapporterats och att sålunda skador från dylika händelser trots allt kunna ha inträffat."

T.Fredh; Utanför spärren (Lysekil -81)

Matros Olav Riis,Tjärnö, berättar;

Tre fartyg gick under kriget med färsk fisk från Island till Hull och ett av dem var Sverre Nergaard. Av dessa 3 båtar sänktes ms Duoro med 10 man. De för England livsviktiga lasterna bestod av torssk i lådor täckta med is.Extra bonus utgick till besättningen. Om fisken var bra kunde bef få £50 extra för en resa och besättningen £10 var.Drivminor var det gott om på traden. Vid ett tillfälle såg vi 2 drivminor. Styrman Harry Zachrisson,Brastad, gick in i styrhytten, tog fram ett maskingevär och fick

SVERRE NERGAARD 14.3.41

minorna att explodera. På en resa Island-England stannade båten och började driva. Vad hade hänt? Maskinfolket började undersöka båten och några minuter senare skrek man ;" En torped har fastnat i propellern." Befh Torsten Hahn lyckade i samarbete med maskinfolket baxa fram och tillbaka så att torpeden lossnade och vi kunde se när den fortsatte som en vit strimma."

Se haveri 15.9.44

Historik Egna noteringar

Lastångare på 1060 brton byggd 1900 vid Bergens Mek.Verksted av stål. (Exx Elisabeth,Mount Vernon) L.68,8 B 9,6 Tillhörig red AB Westindia (Sven Salén)i Stockholm. - Byggd 1900 för fruktfarten på Amerika för D/S A/S Irgens i Bergen hade Mount Vernon en ovanligt kraftig maskin på 800 ihkr. 1350 dw. 1922 såldes Mount Vernon till red AB Vigor i Göteborg för £ 3250 och insattes som Elisabeth i banantrafiken från Rotterdam till Skandinaviska hamnar. Bananer omlastades vid denna tid alltid i Rotterdam för vidaretransport. 1929 övertogs hon av Sven Saléns red AB Westindia i Stockholm, fick namnet Sverre Nergaard och fortsatte på Rotterdamtraden i samsegling med Lillie Matthiessen och Chr.Matthiessen. Fartyget var halvdäckat, med häckakter, back, lång brygga, ljusgrått skrov, 2 för-& och 2 akterluckor med 2 master samt på akterkant av lucka 4 en lastbom utriggad från ett högt luftrör. Skansen låg i backen. -Sommaren 1926 kolliderade Elisabeth utanför Sandhammaren med 3sk Henrik av Sandvik som dock flytande på trälasten blev inbogserad till Ystad. (Se Henrik 13.1.46) I aug 1930 avled kapten Mellin ombord till havs mellan Oslo och Kristiansand. Julen 1933 samseglade de 3 bananbåtarna från Gävle ner till Rotterdam. Den 21.3.38 räddade ångaren, befh E.Landelius, 15' från Horns rev 21 skeppsbrutna från ss Claus Boege av Hamburg på 2340 brt (B-36) som efter 2 explosioner sjunkit i hårt väder varvid en livbåt kantrat och befh G.Bråkenhielm drunknat . Explosionerna visade sig ha varit sabotage. Claus Boege tillhörde Blumenthalrederiet i Hamburg som var judiskt. - Sverre Nergaard kom 9.4.40 utanför Spärren och låg 10.5.40 i Antwerpen men tog sig därifrån innan tyskarna intagit staden. I engelsk hamn sattes hon i tidsbefraktning för Ministry of War transport enligt det svensk-engelska avtalet juni 40. Tre krigsvintar gick hon ensam mellan Hull-Reykjavik med islast dit och fisklast hem, alltid ensam och utan någon eskort eller beväpning, förlitande sig på sin jämförelsevis höga fart. Befh var hela kriget Torsten Karth. Hon fick i Engelska hamnar smeknamnet Vinthunden. Mellan Islandssäsongerna gick hon i Engelsk kustfart. I Försvarslånet

SVERRE NERGAARD 14.3.41

1942 tecknade 10 man av besättningen telegrafiskt 50.000 kr av sparade krigsriskmedel. - Trots alla faror var torpeden i propellern 14.3.41 det allvarligaste hon råkade ut för. Vanligen hör det till storyn att detta hände 1942 i en Islandskonvoj men fartyget gick i kustkonvoj och hade kommit in i Engelska Kanalen då de ombv plötsligt såg en torpedstrimm skjuta fram mot fartyget . Alla rusade föröver och från bryggan såg kapten Karth topedbanan gå in under låringen samtidigt som maskin tvärstoppade. Den hade gått med sakta fart fram. Ingen explosion inträffade och då back slogs kom maskin åter igång och samtidigt sköt torpeden åter fram under motsatta låringen och fortsatte i riktning mot en norsk ångare i andra kolonnen, men den sjönk innan den nått fram. Tack vare att 2 propellerblad blivit halvt avslagna vid en kajkollision hade torpeden undgått att träffa något blad utan fastnat och vid backmanövern kom den fri igen. - Den 30.7 1945, efter 5 års bortovaro, kom Sverre Nergaard till Göteborg från Hull sedan hennes camouflagemålning övermålats. Hon hade då ännu rederiets gamla gulgröna skorstensmärke och ombord kände ingen till att bolagsmärket blivit omgjort. Förutom befh Torsten Karth, Sthlm, hade 1e styrman Harry Zachrisson, Brastad och chiefen Herman Olsson, Göteborg, varit ombord under alla krigsåren. Banantrafiken på Rotterdam var 1945 ett minne blott . - Efter välbehövlig varvssejour såldes hon i juli 1946 för 500.000:- till red AB Eruths (konsul Sture Eruths) i Trelleborg och fick namnet Sten Sture(Eruths tidigare ångare med det namnet såldes mars 1940 till Uddeholms AB och fick namnet Storfors.(Se 27.4.44)) Vinthunden, som utan missöden överlevt kriget, gick kort därpå ett tragiskt öde till mötes. Hon försvann med man och allt in Södra Östersjön i jan 1947 på resa Danzig-Hälsingborg med kokslast. 18 man försvann med henne. Vad som hänt har aldrig klarlagts, men det troliga är att hon minsprängdes.

STEN STURES TRAGISKA ÖDE.

OFFER FÖR EN MINA VID BORNHOLM - 18 MAN BORTA.

Kl 21 söndag 26.1.47 avgick Sten Sture med last av 1087 ton joks, varav 100 ton på däck, och med 18 mans besättning från Danzig destinerad till Hälsingborg dit hon skulle kommit tis 28.1. Något senare på kvällen sågs Sten Sture från en ingående svensk ångare då hon passerade Hela fyr på Helahalvöns yttersta udde. - Då inget hörts lät konsul Eruths inleda efterforskningar ons morgon 29.1. Eruths förmodade 30.1 att Sten Sture fått maskinskada och ankrat eller låg fast i isen i Danzigbukten. Radiotelefon skulle ha installerats ombord i mars 47. 3 st B-3;or från F-17 spanade 29-31.1 över södra Östersjön äna ner till Danzigbukten dät isen låg fast. En dansk minsvepare sökte vid Bornholm liksom marindistriktets båt. Sikten var mycket god under dessa 3 dygn och från planen såg man från

S

Egna noteringar

SVERRE NERGAARD 14.3.41

Skånska kusten tydligt Rügen. Tors 30.1 uppmanades i radio alla sjöfarande i Södra Östersjön att meddela alla iakttagelser rörande Sten Sture till rederiet. UD hänvände sig 31.1 till beskickningarna i Moskva och Köpenhamn och konsulatet i Gdansk. Ons. 4 2. offentliggjorde rederiet besättningslistan. Då hade Moskva ännu ej hört av sig. -Tis 4.2 hittade en Bornholmsfiskare vid Sandvig 3 livbojar varav 2 märkta Sten Sture och mellan Allinge och Sandkaas på norra Bornholm påträffades 8 lastluckor av trä, 178x40x6 cm, Ytterligare 12 luckor samlades ihop den 5.2 och öster om Bornholm påträffade 8.2 en fiskebåt en livbåt, avsedd för 23 man, flytande med kölen i vädret. Den hade med stor kraft slitits ur dävertarna. Båten och luckorna identifierades av sjökapten P.L.Branthie på rederiets andra ångare Nils Sture såsom tillhörande Sten Sture. De närmaste dagarna gjordes ytterligare vrakgodsfynd på Bornholms NO-sida och ute till havs. 8 syd Nexö bärgade en fiskebåt tors 6.2 delar av skottet till Sten Stures navigationshytt samt delar av bryggbarriären med vidhängande låda till lanternornas kontaktlampor, vilka stod på "tänd", ngt som talade för att katastrofen inträffat på natten. I Rö hittades en sönderslagen teakdörr och en del bräder, vid ett fiskeläge på nordkusten 3 åror och ett sjökortsfodral. På Christiansö tillvaratog fyrmästaren ett bord, en flytväst, halva rorkulten från en livbåt och sönderslagna lastluckor. Vid Tejn ocg Sandkaas hittades bl.a en livboj och en teakträmålad pall. På ett litet skär utanför Christiansös norra sida anträffades 6.2 träspillror med tydliga spår av sprängning och med ledning av alla fynd och vind-& strömförhållandena fr.om. den 26.1 kunde det med ganska stor säkerhet fastställas att Sten Sture minsprängts ONO Christiansö på en position ungefärligen lat N 55 22'- long O.15 35. Djupet är här inom ett stort område 80-90 meter. Allt tyder på att den tungt lastade ångaren sjunkit ögonblickligen...

Ödedelbart. Den påträffade livbåten hade med stor kraft slitits ur dävertarna med taljor och allt. Den var inte använd. - På kvällen den 7 april 1947 1947 hittades liket av en man i 40-årsåldern bland stenarna söder om Nexö. Den döde, som var starkt tatuerad på armarna var iförd rester av en skjorta och ett omärkt livbälte och måste ha legat många månader i vattnet. Genom tandkort identifierades kroppen den 00.4 som Sten Stures steward Manfred Jönsson. Den 11.4 fördes stoftet på rederiets bekostnad till Simrishamn öfr vidare befordran till Malmö -En stenhuggare från Allinge-Sandvig fann på e.m den 12.4 ännu ett lik på klippstarnden utanför staden. Den döde var helt naken och förhållandevis välbevarad. Det var inte möjligt att klarlägga identiteten. Kroppen jordfästes i Allinge. -Vid sjöförhöret i Trelleborg mån 24.2.47 vitsordades att fartyget var en god sjöbåt och att allt talade för minsprängning som skett nattetid. Av de omkomna hade 2e maskinist Ernst Hugo ~~Hansson~~ SVENSSON, Trelleborg ,40 år varit på Sverre Ner-

SVERRE NERGAARD 14.3.41

gaard hela kriget.Han gifte sig kort före Sverre Nergaards hemresa juli 1945 och hemresan blev deras bröllopsresa. Efter en kort tid på m/t Westbris återvände han till Sten Sture och julen -46 firade makarna ombord i Gdansk.

Besättningen

Befh Gösta Rudnert, Malmö, 39 år - i rederiet sedan 1937
1e styrman Paul Tryggve Persson, Malmö, 34 år
2e styrman Carl Gustav Falk, Ängelholm, 38 år
1e maskinist Sven Cronquist, Malmö, 71 år
2e maskinist Ernst Hugo Svensson, Trelleborg, 40 år
Stuert Manfred Edvard Jönsson, Fagervik, Timrå, 23.2.06
Kock Johan Alrik Bodén, Väja, Gudmundrå, 24 år
Mässuppassare Dege Gerhard Rönngård, Jacobsstad, 17 år
Donkeyman Erik Karlsson, Huskvaran, 55 år
Matros Carl Algot Svensson, Halmstad, 50 år
Matros Karl Erik Bertil Adrian Gustafsson, Eslöv, 29 år
Lättmatros Reimut Mänd,Mölndal, 23 år (F. i Karnse,Estland)
Jungman Kjell Persson , Trelleborg, 15 år
Eldare Börje Ingemar Karlsson, Djursholm, 27 år
Eldare Valentin Roots, Hammarbyhöjden, 19 år (f. i Hungerburg,Estland)
Eldare Nils Albert Isgren, Trelleborg, 37 år
Lämpare Sven Axel Axelsson, Vikersvik, Viker, 25 år
Maskinelev Folke E.Andersson, Lidköping, 19 år

1e maskinist Cronquistvar tjänstledig i okt 42 då Bengt Sture försvann med man och allt -sannolikt sänkt av en rysk ubåt. Ingen undgår dock sitt öde i längden.

====================

Red AB Eruths enda fartyg,ss Nils Sture (Ex Lida9 på 1279 brt,byggd 1920 i Aalborg, såldes i okt 1957 till red AB Torsten (Sten Grusell) i Stockholm och fick namnet Sibena.

BERNICIA 16.3.41

I KONVOJ KRISTIANSAND-BREMEN KOLLIDERAT MED BURGUNDIA I TÄT TJOCKA.

Rapport

Avgick Malmö tis 4.3.41 destinerad till Bremen via Kristiansand för tysk konvoj. Barlastad. (335 ton wb) 76 ton bunkers kvar. Djupg F 6´6´´-A 13´6 22 ombv. Tysk marinofficer på bryggan.
Sön 16.3 09.35 kolliderat med ss Burgundia i intensiv tjocka,laber vind och smul sjö c;a 4 naut. mil N Helgoland. 1e styrmans vakt. Utkik på back Styrt kompasskurs ost. Burgundias kurs & fart obekant. Kollisionen inträffade c;a 3 minuter efter det första iakttagandet. Bernicia stävade då StO 3/4 O och avgav ett långt & 3 korta ljud.

Journalutdrag

Fre 14.3 06.50 avgått Kristiansand i konvoj med tysk marinofficer,Ludwig Ilmberger, ombord.Styrt i konvoj med ledarfartyget något om BB och med Bernicia som nr 3 i STB kolonn och med igenkänningssignal; ett långt och 3 korta ljud i ångvisslan. Framför gående fartyg var ms Hallaren av Göteborg med igenkänningssignal ett långt och 2 korta ljud. Akter om Bernicia gick ss Valencia av Göteborg med igenkänningssignal;ett långt och 4 korta ljud i ångvisslan.Som nr 5 i kolonnen kom nr 5 Burgundia av Göteborg med igenkänningssignal; ett långt och 5 korta ljudsignaler. Efter kl 16 tjocka tidvis. Kl 16.35 passerat Hanstholmen på ca 1,5´avstånd om BB. ~~Klxxx8xKlxxx19~~ kl 19 intensiv tjocka. Erhållit order från konvojledaren att ankra omedelbart.Ankrat med STB + 55 famnar ute på 11 famnars vatten.

Lör 15.3 10.45 tjockan lättat. Fortfarande disigt. Lättat ankar och fortsatt,styrt efter konvojledaren. StW1/4W på kompassen .Kl 16.45 kursändring till SWtW1/2W på kompassen. Gått med modererad fart i tjocka av växlande täthet och avgivit mistsignaler,

Sön 16.3 Styrt efter konvojledaren OSO1/2O på kompassen. 03.25 ändrat kurs till StO3/4O.efter konvojledaren. Tjocka av växlande täthet, agvivit mistsignaler. Från kl 08 intensiv tjocka, konvojledaren kunde ej siktas, endast proplerrevattnet av framför gående ms Hallaren syntes stundtals. Kl 09 kunde intet fartyg i konvojen siktas och endast svaga ljud hörde förover. Kl 09.15 hördes ett svagt ljud förover i ungefärlig bäring SSW varför kursen ändrades till SSW för att komma på rätt plats i konvojen. Styrt kompasskurs SSW c;a 6 minuter på klockan.Straxdärefter hördes ett svagt ljud tvärs BB i tjockan varför kursen ändrades till ostlig för att om möjligt få kontakt med konvojen. Kl 09.30 hördes ett ljud förut om BB,maskinen stoppades ögonblickligen och slogs full back och samtidigt observerades ett fartyg om BB som girade STB hän. Som kollis

BERNICIA 16.3.41

syntes oundviklig lades rodret hårt över åt STB och slogs full fart fram i maskin. =9.35 inträffade kollisionen med Burgundia vars stäv törnade emot Bernicia just akter om midskepps BB, varvid bordläggningen skadades, BB utsvängda livbåt krossades så att alla dess inventarier gick äverbord, dävertarna kröktes, solsegelåsar med stöttor på båtdäckets BB-sida och solsegelåsar och stöttor på akterdäck ramponerades. Bernicia stävade i kollisionsögonblicket SOtO$\frac{3}{4}$O. 1e styrman John Robert Olsson hade vakten på bryggan. Befh kom i kollisionsögonblicket upprusande på bryggan från sin hytt. Efter kollisionen styrdes för sakta fart S$\frac{1}{4}$O på kompassen till kl 10.50. Intensiv tjocka och då intet ljud hördes från konvojen ankrades Bernicia på 13 famnars vatten med STB + 45 famnar ute. Kl 13.10 siktades åter konvojen varför ankaret lättades och resan fortsattes. Kl 13.45 Helgoland i SW på kompassen c;a 2' om STB. Styrt efter konvojledaren. Kl 16.50 ankrat i intensiv tjocka, BB + 60 famnar.

Mån 17.3 Kl 08 tjockan lättat. Fortsatt resan. Fått lots vid Weser Kl 09.40, fortsatt u. lots ledning. Kl 13 haft marinmyndigheterna ombord vid Bremerhaven och skiftat lots. Anlänt till Bremen 16.05 och förtöjt långsides kaj kl 17.45

Bremen 18.3.41
E.V.Fagerberg
Befh

Sjöförklaring på konsulatet i Bremen 26.3.41 kl12 HEMLIG

Königlich Schwedisches Konsulat, Ansgari Kirchhof 5, tel 1 19 41.
Konsulatssekreterare Rust.
Sakkunniga; Befh på Trione, Axel Herman Zimmerman, f 4.10.83 och kapten Gustaf Adolf Toste, Göteborg, 25.3.91.

"Nachher die Zeugen abgetreten waren, führte der Kapitän aus dass er dem was in Schiffstagebuch stände, nichts hinzufügen hätte. Der sachverständige Kapitän Zimmerman fragte den Kapitän ob er gesehen hätte dass andere Dampfer in dem Geleitzug nicht ihre plätze behalten haben. Der Kapitän antwortete, dass er infolge des Nebels, der sehr dicht war, diese schwer beobachten konnte, doch hätte er oft gesehen, dass mehrere Schiffe in der Geleitzug nicht ihre plätze infolge des Nebels behalten konnten. Dann wurde der Ie Offizier gerufen, dieser hatte auf der Brücke die wache, und konnte nicht mehr sagen, als das, was im Schiffstagebuch stand. Die Matrose Eriksson, der jetzt hereingerufen wurde, war gerade von seiner wache abgelöst, befand sich in der Messe und hatte auch nicht mehr, als das, was im Schiffstagebuch stand, abzugeben. Matrose Gustafsson, der am Steuer stand, sagte, dass die in dem auszug angegebene richtung nicht voll richtig wäre. Er hatte eben vor der kollision SOtO$\frac{1}{2}$O gesteuert. Nach der kollision lag das Schiff SO. Der leichtmatrose Svensson war auf

BERNICIA 16.3.41

ausguck auf der Back. Er hatte nicht mehr anzugeben als das was im Schiffs tagebuch stand. Da nichts mehr in der sache zu klären war und die sämtlichen anwesenden nichts mehr zu sagen hatten, wurde die Verklarung geschlossen. Bremen 16 März 1941

Cellr Aust-
Konsulätssektrtär

(Protokoll t.KK 3.6.41)

KK Memorial 21.6.41 (Påskrivet HEMLIG i blått bläck,understruket med rödpenna.-Nr 113.H.)

Orsak till olyckan;

Båda fartygen buro skuld till ombordläggningen. Bernicias vakth. styrman förlorade först kontakten med sin kolonn genom att ändra kursen från St0 3/4 0 till SSW, vilket under de 6 tidsminuter feltaget varade, förde fartyget på sidan om den beordrade kurslinjen. Han begick därjämte den oförsiktigheten att i tät tjocka, då intet av fartygen var i sikte, styra in mot STB-kolonne med en nära nog vinkelrät (ostlig) kurs, en manöver som otvivelaktigt i hög grad bedrog till sammanstötningen. När sedan Burgundia någon tidsminut senar framskymtat i tjockan och full fart framåt med hårt STB roder beordrades, synes det mig problematiskt om denna manöver kan hääföras till artikel 21, andra stycket, jämfört med artikel 27 och 29 i Förordningen om undvikande av ombordläggning. Se i övrigt Burgundias sjöförklaring.

Ex officio
Bo Bergström

Ingen crew list

Befh Edwin Valdemar Fagerberg, Folkungagatan 116,Sthlm, f-83 (Juli 40)
1e styrman Johan Robert Olsson, Strömstad, 29.9.83 (27.12.83)
Matros Erik Eriksson, Malmö, 3.4.00
Matros Oscar Gustafsson, Bureå, Umeå, 28.8.06
Lättmatros Gösta Sigvard Svensson, Skillinge, 27,10.00
Besättningen bestod av 22 man.

SKNEIII 198 Telegram t. Sv.Lloyd 17.3.41 från befh(Inkom på kvällen)

Bernicia 18 Uhr angekommen kollision Nordsjoen skador BB bordlaeggning oever ballastlinien BB rettungsboot zerstört. reparation notwendig.

Skador & reoaration

Bernicia fick sjövärdighetsbevis efter prov. reparation i Bremen för RM 4310.Vid återkomsten till Sverige i april 41 reparerades en del, av skadorna vid Eriksbergs varv för 1865;- krSlutreparation ägde rum den 14-31.3.42 vid Eriksberg för 8633 kr,vartill en ny livbåt inköpts för 2750;- kr. I SÅAF;s kostnadsutredning febr 43 heter det att "då Bernicia

BERNICIA 16.3.41

var skuld till kollisionen har SÅAF i ersättning för skadorna å ss Burgundia utbetalat kr 30.667;03 vari ingår ombuds -& besiktningsomkostnader mm.
Vid reparationen i mars 42 reparerades bl.a. kloolsionsskador midskepps i kockhuytten, expeditionshytten, mässen och förrådet med losstagning av panel, listor odyl för att komma åt plåtskador. 4 kvadratfot däcksplankor förnyats i kockens hytt. På expeditionen måste skrivbordet repareras, i kockens hytt ny linoleummatta, losstagning och fastsättning av 2 kojer och en byrå samt ett värmeelement. Mässens korkmatta skadad.
SÅAF insände i.7.42 till SKN ing.Sten Haegers besiktningsrapport av vilken framgår att Bernicias skador rep. för 8633 kr.
SÅAF insände 13.2.43 till SKN förslag till utredning i ärendet utvisande ett ersättningsgillt belopp av kr 59.164;17 "som vi bleva tacksamma få emotse om förslaget godkännes, varefter vi skola reglera med rederiet."
SKN ersatt SÅAF 5.3.43 med 59.164;17 (Båda fartygens skador etc)

Egna noteringar

Historik

Se flyganfall 1.7.43

Bernicia hade den 2.4.40 avgått från Bergen destinerad till Lisaabon och Oporto med last av apper,massa mm men blev 9.4 fast i Bergen och tillläts först i slutet av maj att återgå till Göteborg för lossning.

HEMLIG

BURGUNDIA 16.3.41

KOLLISION I KONVOJ KRISTIANSAND-BREMEN MED BERNICIA I TÄT TJOCKA.

Rapport

Avgick Göteborg tis 11.3.41 destinerad till Rotterdam via Kristiansand för anslutning till tysk konvoj. I barlast. Djupg F 2,18 meter- A 3,58 meter. 405 ton WB. 21 ombv. Styrt i konvoj efter Begleitofficers anvisningar. Sön 16.3 kolliderat kl 09.38 på lant N 54 31'-O.7 48' med ss Bernicia av Gtb Vind NW 3 Beaufort, Tjocka, liten sjö, Befh, BO och 2e styrman på bryggan, utkik på backen. Burgundia styrde vid kollisionen StO½O med c;a 2 knop. Bernicia dök upp c;a en minut före kollisionen 7 streck på STB på ungefär ONO kurs med c;a 5 knops fart. Burgundia gav först 2 korta, därefter 3 korta stötar i ångvisslan. Bernicia gav inga signaler. Burgundia fått stäven krök 2 plåtar spräckta om STB och naglar skräckta i stäv och växlar. Bernicia försvann i tjockan, Burgundia kvarlåg på platsen.

Journalutdrag

Fre 14.3 07.35 lättat ankar och avgått i barlast i tysk konvoj från Kristiansandmed tysk kontrollofficer ombord. Livbåtarna utsvängda och väl provianterade. Klart väder, laber bris, smult vatten. Styrt varierande kurser efter konvojledarens och BO;s anvisningar. Kl 20 tjocka. Ankrat STB+ 60 ga

Lör 15.3 Lättat ankar 10.50 och fortsatt i konvoj. Regntjocka, laber vind. Under e.m något uppklarnande. Varierande farter. Enligt order av BO avgivit mistsignaler.

Sön 16.3 omväxlande disig luft med tjocka. Styrt i konvojen efter BO;s anvisningar. Från 03.20 styrt magn kurs StO½O fram till kollisionen med Bernicia kl 09.38. Burgundia, som hela tiden hållit sin kurs, träffades helt plötsligt av Bernicia som girat BB och kom styrande rätt tvärs in i konvojen. På grund av tjockan upptäcktes Bernicia först då han var helt nära om STB. Burgundias fart var vid tillfället mycket låg efter att ha gått en längre stund med halv, sakta, helt sakta och stopp i maskin. Däremot syntes Bernicia ha haft ganska god fart. Ögonblickligen när Bernicia siktades gav Burgundia 2 korta stötar i ångvisslan och samtidigt girades BB. Full fart fram slogs i maskin för att få Burgundia att svänga fortare strax efter slogs stopp, men farten var för låg för att få fartyget att svänga fortare varför full fart åter begärdes, men inte heller nu med önskat resultat. Då slogs full fart back i maskin och backsignal gavs i ångvisslan. Bernicia avgav ingen som helst svarssignal. Efter kollisionen Girade Bernicia STb och försvann i tjockan. Rundpejling visade inget läckage. Vid undersökning från backen av utsidean befanns stäven vara krökt, 2 plåtar spräckta om STb och en del naglar och växlar skräckta ovan vattenlinjen. Sprickorna tätades först på utsidan med tomsäckar varefter förpikslućkan öppnades. Den första tätningen avlägsnades och träkil

BURGUNDIA 16.3.41

drevs in i läckorna inifrån. Kl 11.35 var tätningen utförd. Under tiden gick fartyget endast med styrfart för att underlätta arbetet. Kl 11.38 slogs halv fart och resan fortasstes tills fartyget ankrade 12.25. Lättat ankar 14.05, Ankrat igen 15.45.

Mån 17.3 07.35 lättat ankar, fortsatt i konvoj efter BO;s order till kl 09.55 då fartyget ankrade innanför Elbe 2 fyrskepp.

Tis 18.3 09.50 lättat o fortsatt i konvoj. Under lättningen brusto 2 lager halvor på BB-sidan av kabularet till ankarspelet.

Ons 19.3 Kl 18.20 anlänt till Rotterdam efter att ha fått lots vid Hook van Holland kl 15.05. Förtöjt i bojarna nr 87 i Waalhaven. Reservation för kollisionsskador som ännu ej upptäckts.

Rotterdam 19.3.41

Torbjörn Cassel

Befh.

Maskindagboken

Sön 16.3 HF 08 SF 09.02 HF 09.03 SF 09.34 St 09.34 SF 09,36 FF, FB & FF 09.37, FB 09.38 då kollisionen inträffade, St 09.38, SF 09.41, St 09.53, SF 09.55, varierande manövrer. Börjat länsa tank nr 1 Ankrat 12.26

Crew List

Befh Torbjörn Cassel, Plantagegatan 7, Gtbg, 11.5.94 i Larvik (10.3.41)
1e styrman Thor Rickard Gädda, Göteborg, 12.9.03 i Högås
2e styrman Carl Richard Larsson, Stockholm, 6.5.96 Arnäs (10.3.41)
Chief Holger Nielsen, Göteborg, 25.7.77 Göteborg
Maskinist Gunnar Hugo Nilsson, Malmö, 16.4.05 Malmö (10.3.41)
Timmerman Erik Julius Berntsson, Göteborg, 23.11.95 Långelanda (Sedan 1931)
Matros Fritz Albert Åkerberg, Göteborg, 5.5.09 Håsjö
Matros Anders Wilhelm Molin, Göteborg, 22.12 14 Lubd
Lättmatros Nils Gunnar Arvidsson, Gtbg, 5.1.07 Alingsås (10.3.41)
Jungmann Sven Karlsson, Karlstad, 7.10.24 Karlstad
Jungman Rune Gösta Lindahl, Herrljunga, 24.2.24 Tun
Donkeyman Erik Sonje Magnusson, Sthlm, 6.9.10 Mörrum
Smörjare Oscar Kinnander, Borås, 31.10.91 Ystad
Eldare Nils Harry Petterson, Gtbg, 31.12 03 Sthlm
Eldare Bror David Sjökvist, Gtbg, 2.3.09 Karlskoga
Eldare Hjalmar Viberg, Gtbg, 15.10.07 Partille
Lämpare Olof Dones Andersson, Gtbg, 28.12 14 Lena
Maskinelev Ynge Ewald Nilsson, Gtbg, 4.1.22 Mölndal
Föreståndarska Maria Katarina Wind, Göteborg, 12.2.85 Bollnäs
Kock Thure Lysell, Listen Mjällby, 23.2.10 Lister Mjällby
Städerska Louisa Alfrida Sandelin, Gtbg, 18.11.96 Hålta.

BURGUNDIA 16.3.41

Sjöförklaring vid konsulatet i Rotterdam den 24.3.41

Konsul J.E.Rosenberg.

Sakkunnig; Befh å Ruth, Thor Einar Eiserman samt sjökapten Gustaf Olsson.

Befh Cassel; Sikten i tjockan c;a 100 meter vid killisionen. 2e styrmans vakt men BO och befh befann sig på bryggan med timmerman till rors och lättmatros Arvidsson som utkik på backen. Burgundia styrdes maskinellt (Telemotorstyrning) och låg på kurs StO½O. Den tyske kontrollofficeren tjänstgjorde även som lots. Farten före kollisionen var knappast 2 knop. Konvojen bestod av 11 handelsfartyg på 2 kolonner med 6 fartyg i BB och 5 i STB kolonn.Burgundia gick sist i STB kolonn, alltså fartyg nr 5 i denna kolonn. Bernicia gick som nr 3 i BB kolonn men hade kommit ur ur sin station och kommit mellan Valencia (nr 4) och Burgundia (nr 5) och samtidigit kommit ut STB om konvojlinjen. Burgundia gjorde inga kursändringar alls. På c;a en tidsminutes avstånd (= 60 meter med 2 knops fart) observerades Bernicia c;a 7 streck om STB. Burgundia använde ångvissla (tyfon) som var i gott skick. Huruvida från Bernicia företogs manövrer är mig okänt. Vid kollisionen träffades ~~Burgundias~~ Bernicias ~~stäv~~ av Burgundias stäv om BB strax akter om bryggan varvid hennes utsvängda livbåt krossades. Orsak tillkollisionen var tjockan och Bernicias positionsläge. Enligt kontrollofficerens order får inga som helst anteckningar om kursen och positioner göras i dagboken så länge kontroll officeren är ombord.

1e styrman Gädda; Tagit vakten kl 08 den 16.3.Sikten i tjockan var en fartygslängd. Man hörde mistsignaler från fartyg i närheten men inget av dem syntes.Burgundia gick på kurs StO½O med varierande farter, allt efter om de förut gående fartygen hördes närmare eller längre bor Burgundia avgav hela tiden, enligt BO;s order, en lång ocg 5 korta stötar i ångvisslan med regelbundna mellanrum. Befh stod vid maskintel grafen, BO stod intill befh och jag själv befann mig på bryggans andra sida. Vår fart vid kollisionen var mycket obetydlig.

Maskinist Nilsson; Vakt i maskin från kl 08. Utförde alla order från bryg an personligen.Övriga på vakten var maskineleven och eldare Sjökvist.

Timmerman Berntsson; Övertagit rodret kl 08. Inget fartyg syntes i närheten i tjockan. Från styrhytten är det inte möjligtatt se runt omkring. Sakta fart. När Bernicia dök upp fick timmerman order att lägg rodret hårt BB. På grund av den obrtydliga farten lydde fartyget int giren med detsamma ,varför någon nämnvärd kursändring inte hann genom föras innan fartygen stötte ihop.

Lättmatros Arvidsson; Utkik på backen från 09.30. ~~Såg plötsligt på~~

Såg plötsligt på STB bog ett fartyg och varskodde bryggan. Ingen sign

BURGUNDIA 16.3.41

hördes från Bernicia som skar Burgundias kurs och hade rätt hög hastighet medan Burgundia inte hade ngn vidare fart.Inna kollisionen inträffade såg Arvidsson propellervattnet och fäste sig särskilt vid att Burgundia gick back i maskin.

De sakkunniga inte haft något att tillägga eller ändra.

KK memorial 20.6.41 *Hemlig*

Nr 1206 (70 I:H)

Orsaken till olyckan; Båda fartygen burox skuld till den inträffade kollision

Vad beträffar Burgundias BB-gir omedelbart före ombordläggningen bexxx, var denna enligt Artikel 19 sjövägsreglerna ,felaktig och blev även ur Sjösäkerhetssynpunkt ännu mera problematisk vid uppökandet av farten från sakta till full fart fram och stopp omväxlande. Trots det att båda fartygen gingo i samma konvoj och att Bernicia ngt tidigare genom ett missförstånd brutit sig ut kolonnen , var dock Burgundia väjningsskyldig och skulle ha sökt gå akter om Bernicia. I vilket fall som helst måste befälet på kommandobryggan hava varit medvetet om att den beordrade fartökningen även förstorade svängningsradien, vilken under ifrågavarande förhållanden bort göras så liten som möjligt. Hade det däremot under den sedvanliga STB-giren med sakta fart visat sig att avståndetx mellan fartygen varit så litet att en sammanstötning varit nära nog oundviklig, hade det varit befh oavvisliga plikt att beordra högsta möjliga back i maskin. En sådan manöver hade, kollisionen till trots, fritagit Burgundia från all delaktighet i kollisionen. Lägges därtill attx, Burgundia framfördes i STB kolonn och således hade halvt ett dussin fartyg om BB, gående efter varandra med relativt kort mellanrum, var BB-giren ännu mera oförståelig och hasardartad.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 198

Reparation i Rotterdam

Lör 22.3.41 kl 11.15 torrsattes Burgundia i flytdocka nr 4 vid Rotterdamsche Droogdok Maatschappij för reparation och utdockades lör 29.3 kl 12.40. Hon fick stävskenan uttagen och riktad samt återinsatt och plåtskador på båda sidor stäven reparerades Räcket riktat på backen, 2 lagerhalvor till ankarspelet förnyade plus en del andra småreparationer som godkänts av SÅAF;s ombud. Botten målats 2 ggr med Rederiets färg. Efter slutförd rep. beslöts att kompassjustering skulle företas eftersom Burgundia dockats efter en stor tysk hjälpkryssare vilken var utrustad med magnetfält för förstörande av amgnetiska minor. Mån 31.3 började Burgundia lasta kl 08.15. Kollisionen fördröjt fartyget i 10 dygn.

BURGUNDIA 16.3.41

Haveriet reglerats på Bernicia

m 22.3.41 skrev Rederiet till SKN att SÅAF beräknat kostnaden för Burgundias permanenta reparation i Rotterdam till Fl 6600.
SKN ersatte 5.3.43 SÅAF med 59164;17 för såväl Burgundias som Bernicias haverikostnader. (Se även Bernicia 16.3.41)

Egna noteringar

HISTORIK

Se Burgundia 5.5.42 Bombning.
Hade 4.5.43 ett mindre krigshaveri (Minskakning)

HEMLIG

KORSHAMN 17.3.41

TORPEDERAD I KONVOJ HX 112 - 26 DÖDA,10 överlevande

Rapport

Avgick Halifax,N.S. 1.3.41 i större konvoj (HX 112) framförd i 8 kolonner, destinerad till Liverpool. Last av 8300 ton stål, järn och krigsmateriael. 36 ombv.
Natten till den 17.3 såg vaktbefälet från bryggan 3 fartyg torpederas i konvojen,det ena efter det andra. kl 00.15 signalerade commodore vessel "emergency turn 90° pSTB". Under giren i den helt mörklagda konvojen stötte ett okänt fartyg som gick närmast om BB med sin STB bog mot Korshamns BB bog varvid båda erhöll ansenliga skador.Strax därpå, då Korshamn med full fart i maskin återtagit sin position i konvojen, exploderade en torped tvä maskin om BB . Allå i maskinrummet dödades omedelbart, STB utsvängda båt sprängdes bort, bordläggningen till djuptankarna revs upp och med sin tung last sjönk Korshamn inom 2 minuter. Ett 20-tal man hade bemannat BB livbåt som slog runt vid firningen och alla drunknade. De överlevande samlats på en flotte på lucka 5, men 2 man kastades av flotten då fartyget sjönk, innan flotten kommit klar brädgången. Flotten med 11 man fick driva i 16 timmar innan de togs upp av patrullfartyget Northern Foam. De landsattes 4 dygn senare i Kirkwall.

Befh rapport:

Konvojens fart var 9-10 knop. Korshamn lydde roder långsamt sedan den hård STB-giren beordrats kl 00.15 den 17.3. Plötsligt siktades i mörkret c:a famnar avstånd om BB ett fartyg som nästan fullbordat sin gir.Kollision syntes oundviklig. Stopp slogs på STB maskin för att Korshamn skulle gira bättre.Det andra fartyget, vars kurs skar Korshamns i en vinkel av 2½-3 streck, träffade med stor kraft med sin STB bog vår BB bog. Båda fartygen kastades ur sina kurser,och stötte sedan med en kraftig stöt ihop med låringarna. Det andra var ett äldre ångfartyg på c:a 7000 ton. Besättningen, som troligen trodde att en torped träffat, sprang tillde utsvängda livbåtarna. Full fart slogs på STB maskin omedelbart efter kollisionen. Ie styrmans hastiga undersökning visade att de svåraste skadorna låg över vattenlinjen. Strax efter det Korshamn återtagit konvojkursen torpederades hon på akterkant av maskin STB varvid STB båt söndersprängdes, och började snabbt sjunka. Befh ropat till utkik och rorsman att ge sig iväg till båtdäck. Befh sprang själv ner efter skeppspappren.När han kom upp var BB-båten redan borta. Befh tog med sig de kvarvarande på båtdäck bort till flott som låg på lucka 5 BB. Det var då redan 1' vatten över däck. När flotten började lyftas av sjön, som var ganska grov, kastades den mellan luckkarme och brädgången och överspolades varvid de flesta spolades av och en del klämdes mellan flottenoch luckkkarmen, och senare, när fartyget sjunkit

KORSHAMN 17.3.41

ytterligare, mellan flotten och bommen. De flesta lyckades dock ta sig ombord igen, men befh förlorat skeppspappren. Cirka 2 minuter efter explosionen försvann Korshamn med aktern före. Efter en stund syntes en ficklampa blinka i lovart och rop hördes. Vi försökte ta oss i riktning mot signalerna, som befh besvarade, men vi orkade inte ro akterflotten och signalerna försvann strax därpå. Jag trodde att de kommit från livbåten. Fick inte reda på förrän i dagningen att den slagit runt vid sjösättningen. Drev för vind och sjö. Såg tre gånger flygplan under dagen på c:a 2 mils håll men inte lyckats väcka deras uppmärksamhet. Kl 16 observerade patrullfartyget Northern Foam våra signaler och tog upp oss. Den 21.3 landsattes vi iKirkwall.

Newcastle upon Tyne 8.4.41
Sven Lantz
F.d.Befh m/s Korshamn

Sjöförklaring ons 16.4.41 på vicekonsulatet i Newcastle

Samtliga närvarande uppmanades att, med hänsyn till utomstående, bevara strängaste tystlåtenhet rörande uppgifter och meddelanden lämnade under sjöförhöret.

Befh Lantz : Fartyget låg på märket vid avgången. Exakt djupgående kan jag inte erinra mig.Korshamn fick konvojnummer 55 och gick som femte fartyg i kolonn nr 5. ½ sjömil mellan kolonnerna och 1/5-dles sjömil mellan varje fartyg i kolonnen. Konvojen framfördes i 8 kolonner med 3 kolonner på Korshamns STB-sida och 4 kolonner om BB. Utkik på toppbryggan. Matros Fritz Olsen och lättmatros Egil Johannesen stått till rors. Befh själv på bryggan. Om det andra fartygest position i konvojen kunde befh ej yttra sig. Förbjudet att avge ljussignaler och heller inga ljudsignaler avgivits. Konvojen varit helt mörklagd. Alla ombord varit beredda att gå i båtarna i all hast. 2 livbåtar, 2 flottar ombord. Ingen manöver slagits i maskintelegrafen efter torpederingen. Alla måste ha dödats genast i maskin. Torde ha varit 13 man på akterflotten, 11 av dem var kvar sedan fartyget sjunkit. En av de saknade var stuert. Flotten i gryningen drivit uppskattningsvis 6 sjömil från förlisningsplatsen. Northern Foam gått tillbaka till platsen och genomsökt området utan att vfinnanringaste spår av livbåtsbesättningen. Alla 25 saknade måste ha dödats av explosionen eller senare drunknat.

Ie maskinist Engberg: Vid kollisionsstöten sprungit till båtdäcki tro att fartyget torpederats.Då han fick veta attdet var en kollision gått tillbaka till sin hytt, hämtat en ficklampa och gått ut på shelterdäck. I samma ögonblick exploderade torpeden om STB tvärs maskin,som stoppat i samma ögonblick. Rusat till akterflotten. Det var 13-14 man

KORSHAMN 17.3.41

vid flotten då Korshamn sjönk, 2-3 minuter efter explosionen.Flotten kastades mellan brädgången, luckkarmen och bommarna varvid jag själv och flera andra skadades. Stuert torde ha dödats.

Båtsman Jermin: Befann sig vid kollisionen på båtdäck. Stod stand by vid förtaljan till STB båt då det hördes ett rop från bryggan:"Torped kommer!" Torpeden exploderat rakt under livbåten ,först såg jag ingenting för rök, och då röken skingrats fanns intet spår av STB båt. Skyndat över till BB båt. Såg att dess förliga talja löpte ut medan aktertaljan ännu var fast. Livbåten var fullsatt med besättningsmän och jag såg att fören skurit under i vattnet. Sedan slog båten runt i sjöhävningen. Jag och befh skyndat till akterflotten. Såg där bl.a matros Knut Holt och Ole Bremseth, men de var inte på flotten när vi bärgades.

Lättmatros Johannesen: Strax före kollisionen stod jag till rors.Utfört befh order om hårt STB roder omedelbart. Efter c:a ½-1 minut kom kollisionsbraket. Jag sprang då ner till STB båt,sedan åter upp på bryggan. Olsen avlöste mig vid rodret och jag gick upp på toppbryggan och återtog min tjänst som utkik.Jag bkev då varse och kunde med blickan följa torpedbanan och ropade :"Torped kommer!"

UBHP80c 3514 Kort UD-kommunike uppläst i radio kl19 den 26.3.41

Utrikesdepartementet meddelar att i Stockholm hemmahörande motorfartyget Korshamn - enligt från generalkonsulatet i London ingångna telegram- nyligen förolyckats. Bland de 11 räddade, vilka införts till brittisk hamn, befinna sig följande svenskar: kaptenen Sven Lantz, Ie maskinist Nils Jönsson, 2e maskinist Gunnar Engberg,och båtsmannen Torsten Germin. Räddade är dessutom 4 norrmän, en dansk, en belgare och en engelsman. De övriga ombord befaras ha omkommit. Inte helt uteslutet att de kan ha tagits upp av något fartyg som ännu ej gått i hamn.

Telegram London till UD 18.3.41

107 Sven salen motorship captain lantz sunk stop eleven men reported saved but not yet landed namnes unknown = Sw. consulate general

Dito 21.3.41

111 ours 107 regret no further news stop survivors not yet landed=SCG

Dito 22 3 41

112 ours 107 Following landed captain sven lantz chief engineer jonsson first engineer gunnar engberg boatswain torsten germin all swedish four norwegians one danish one british one belgian total eleven stop master confirms vessel sunk and regrets reamining 26 members crew feared lost stop = Swedish consulate general

Dito 26.3.41

118 ours 70 Following feared lost ....total 25 =Sw.Con,gen.

KORSHAMN 17.3.41

Inget sjöförhörsprotokoll, ingen rapport på SKN EIII vol 198

Korshamn krigskaskoassurerad för 2.500.000:-
SKN utnetalat 2.350.000 till rederiet den 3.4.41 och en revers på 150.000:- som utbetalades 30.4.42.
Rederiet lagt pengarna i ett nybygge vid Eriksbergs varv, nr 304,som levererades 18.6.42 ms Sven Salén.
Korshamn var tidbefraktat 3 månader enligt svensk-engelska handelsavtalet 22.12 40- 21.3.41

Effekter

Belgiske konsuln i Stockholm 18.11.42 utkvitterat 475:- för elektriker de Leppes effekter. I övrigt en bunt kvitton på utbetalda belopp till dödsbon och anhöriga

---

SKNEVII 241 Utanför spärren 9.4.40

Korshamn avgick 11.3.40 från Manilla destinerad till Karlshamn med last av kopra, kokosolja,manillarep o.a.styckegods. Denna lst måste efter 9.4. lossas i Liverpool. Korshamn passerade Gibraltar den 6.5.40 på väg till Liverpool där lasten såldes. Bl.a 6000 ton kopra, 680 ton råkokosolja och 200 ton manillahampa. I Juni 40 sattes Korshamn i tidbefraktning för Ministery of Shipping i London. (UD H-1365)
SKN betalat 2.079.132:45 till lastmottagarna i Sverige och fick i proveny 1,966.532:60

KK(H) vol 23 CREW LIST Adresser SKN.EIII 198
Även namn

Befh Sven Gustav Erik Lantz, Rålambsvägen 67,Sthlm, 29.6.05 Sthlm (25.8.40) (se sid 12)
+ Ie styrman Einar Bernhard Olsson, Flädie, 7.9.08 Flädie
+ 2e styrman Bengt Erik Frisk,Kajsa Vargsväg 26,Enskede,10.2.11 Ronneby
+ 3e styrman Gunnar Andreasen, Tönsberg, 23.9.04 Slagen,Norge.
Chief Nils Jönsson, Missunna,Ystad, 4.11.02 Bosjökloster
+ Ie mask.(Sen.) Per Erik Gunnar Westergren,Regeringsg, 153, Landskrona 11.9.07 Landskrona
Ie mask (Jun.) Gunnar Filip Valentin Engberg,JohanPritz väg 2,Hammar-byhöjden,Sthlm, 12.11.05 Oscarshamn (Dec 40)
+ 3e maskinist Ernst Ossian Bergström, Djurgårdsslätten 98,Stjlm 6.10.80 i Vaxtorp
+ Maskinassistent Paul Paulsen, Morsevei 3, Söborg,Danmark, 20.1.16 i Köpenhamn
+ Stuert Carl Axel Petterson, Råggatan 14,% Olsson,Sthlm, 31.8.09 Sthlm
+ Ie kock Leif Fjeld, Lackegaten 24,Oslo, 15.9.14 i Oslo
+ 2e kock Bengt Gustaf Andersson, Kvarnbygget 25,Mölndal, 4.1.23 Mölndal Moder: Ragnhild A.,Kvarnbygget 23

Forts.

KORSHAMN 17.3.41

Crew list Forts

Salongsuppassare Fidelis D'hont,f. 23.12 06 i St.Nicloas,Belgien
Mässuppassare William Fagan, Conwias Street 40,Liverpool, 31.12 23 L-poo
Mässuppassare Erik Penderop Rose, Damhosselvei 16,Fredriksberg,Danmark
f. 19.1.24 i Köpenhamn
+ Timmerman Henry Groulx, 8444 Henry Johan Street,Montreal,Canada
f. 25.3.88 i Sheffield
Båtsman Torsten Göte Axel Jermin,Mellangatan 9,Haga,Gtbg, 5.5.06 Långemå
+ Matros Knut Holt, Medalsvei, Nanset,Larvik, 12.5.16 i Hedrum,Norge
+ Matros Ole Johan Bremseth,Sandefjord,Lysta, 4.10.98 i Nøtterø,Norge
Matros Johannes Mundal, Fjärland, Sogn, 29.8.19 i Fjärland,Norge
Matros Fritz Olsen, Dronningens Gate 89,Kristiansand, 14.11 07 Kristians
+ Matros Helmer Ingvaldsen Hovland, Hovland,Egersund, 14.3.19 Hovland,Norg
Lättmatros Baste Martin Matre, Hystad, Stord,18.11.20 Eide,Norge
+ Lättmatros Thorleif W.Martinsen,Drammen, 13.1.22 Haugesund,Norge
+ Lättmatros Karl Johan Albert Nilsson, Karlshamn, 4.11.05 Örgryte
Lättmatros Eigil Johannesen,Lislebyveien 123,Fredrikstad,19.3.16 F-stad
+ Elektriker Leon Frans de Leppe,Antwerpen, 3.3.96 Antwerpen
+ Motorman Karl Walter Johansson, Kvistalånga, Stoby, 23.11.06 Ytterjärna
+ Motorman Thord Fredrik Fredriksson, Nordgård, Lane-Herrestad, Bohuslän
f.3.12.17 i Ödsmål, Bhl.
+ Motorman Jan Harald Kvamme, Hellesgaten 15,Bodö, 9.11.21 Bodö,Norge
+ Motorman Alf Lübbe, Glomstuveien 4,Molde, 23.10.21 Kolvereid,Norge
Föräldrar:Lübbesheim, pr Molde
+ Motorman Torstein Wessel Beck,Lahelleveien 13.Fredrikstad,7.3.99 Glommen
+ Motorman Frank Charles Trondsen, Hoppern,Jelöy,Moss,15.1.17 Moss
+ Motorman Sverre Einar Svendsen,Fredrikstad, 4.4.14 Fredrikstad,Norge
+ Motorman Nils Oskar Karlsson, Svedje, Trollåsen,Askim, 3.1.19 Askim,Gtbg
+ Motorman Finn Ole Elgaard, Sellenraa, Sandvika, 14.5.17 Oslo
(Enligt SKN född 3.5.18)

Sjökapten Sven Lantz,Sthlm, Berättar

(Återgivet med tillstånd av Salénrederierna i T.Fredhs "Utanför Spärren" (Lysekil 1981))

Första avsnittet utan tidangivelser handlar om tidigare resor:

" Jag tog över Korshamn i N.Y. där hon legat på varv.Tidigare befh var kapten Hällqvist. Första åtgärd var att gråmåla överbyggnaderna. Gick i timecharter för Ministry of War Transports. Lasterna kom att bestå av krigsmateriel.Vi gick som nr 32 i en konvoj på 56 fartyg, en 11-knops-konvoj. På f.m. 2 dygn efter avgången strejkade styrmaskinen. Det hade hänt tidigare då jag förde henne på Salén Line-traden i Stilla Havet.Om rodret låg precis midskepps när det hände, låg det kvar så,men

KORSHAMN 17.3.41

om det låg aldrig så lite STB eller BB gick rodret hårt i BB innan maskinen stoppade. När det nu hände låg rodret några grader BB så det blev hårt BB och hon började en ganska långsam gir, för hon var alltid långsam av sig. Jag var själv på bryggan, stoppade motorerna och lät hissa signal "styrmaskin i olag." Fick svar från commodoren :" Återförena er med konvojen snarast möjligt." Det tog maskinisterna 24 timmar att reparera.Jag bröt mina förseglade instruktioner och fick uppgift om en rendez-vous-point där vi med våra 11½ knop kanske kunde få tag i vår konvoj. Dygn efter dygn gick utan att vi såg så mycket som en rök komma upp bakom hoisonten. Vi passerade Rockall en natt,vår destination avr Liverpool.Jag tillbringade min mesta tid på bryggan. Vid lunchtid en dag siktades ett periskop c:a 20° på BB bog, avstånd c:a 3 fartygslängder. Följande mitt hat mot ubåtar gav jag order om hårt BB roder för att ramma ubåten, kurs rätt på föremålet. Jag gav ett extra slag på maskintelegrafen för att öka farten. "Lätta på rodret! Steady so!" Då vi kom nära såg jag att i kikaren att det var en trasig halvsjunken flotte och periskopet var en trästång som stack upp c:a en meter över ytan. Vi tog tillbaka kursen. Någon timme senare kom en Sunderland-flygbåt och blinkade med morselampa:"Giv konvojsignal!" - Vi gav numret på den konvoj vi tappat samt våra egna specialbokstäver.Som vi stod och tittade efter planet fick vi se en rök bakom horisonten. Det syntes master och skorstenar. På konvergerande kurs. Efter 2 timmar hade vi kommit så nära att jag kunde se fartygen ordentligt och såg att det var samma konvoj vi tappat 8 dygn tidigare och c:a 2000 mil därifrån. Jag lät hissa min namnsignal och gick in på sista plats i tredje kolonnen. - Commodoren hissade "Welcome" och så var alla 56 fartygen samlade igen. Eskorten bestod nu av 7 jagare. Under natten blåste det fullstorm och vi såg inte mer än ljuset från akterlanternan på det fartyg som låg före i kolonnen. I gryningen var sikten ett par mil men i sikte fanns inte mer än sju fartyg och en jagare. Sikten bättrade sig till 3-4 mil men vi såg inte fler fartyg före. Det tog dock inte mer än 3 timmar för jagarna att samla konvojen igen.Den var väl samlad när vi gick in i Irländska sjön. Där inne delades konvojen upp och Korshamn och ett 10-tal fartyg satte kurs mot Liverpool. Vi fick så småningom lots ombord och ankrade utanför dockorna i Mersey för attligga där till nästa morgon.

(Så här går berättelsen vidare, nu om konvoj HX 112): Så gick ett par dygn efter det jagarna mött. På kvällen den 15.3 hade jag gått ner i hytten för att ta en kopp kaffe och stoppa pipan.Som jag stod med den i handen hördes och kändes en dov kraftig smäll. 5 sekunder senare var jag på bryggan Då brann en tanker i kolonnen bredvid oss,lågorna slog upp i höjd med masttopparna ochhon brann från för till akter.Oljan spred sig brinnande på vattnet.Efter 10 sekunder kunde det inte finnas ett liv i det fartyget utom

KORSHAMN 17.3.41

möjligen de som var inne i sina hytter när torpeden tog, men de dog strax av syrebrist. Den övertända tankern följde konvojen och höll sin plats i 20 minuter, innan hon började dra över åt STB så att jag måste ändra kurs för att inte kollidera med henne. Så började tankern sacka. Jagarna rusade runt och fällde sjunkbomber. Det var kallt för årstiden men nu fann jag det bättre att ta av fårskinnspälsen och byta till uniformskappa med ett livbälte utanpå. Ingen mer torpedering denna natt. Nästa natt, natten til den 17.3, var alla beredda på nya anfall.Från commodoren signalerades strax före midnatt med signalpistolskott:" Ubåtar rätt förut.Omedelbar gir 90°BB". Det var praktiskt taget kolsvart men inga kollisionsbrak hördes. Efter 5 minuter på nya kursen kom nya signalskott:"Omedelbar gir 90°STB." Hårt över med rodret igen. Det tar en stund att gira 90° med en 9000-tonnare som dessutom är lite trög. När vi gjort mer än halva giren upptäckte jag på BB bog ett fartyg mer än en fartygslängd ifrån oss, som nästan fullbordat sin gir.Jag blåste en signal för att de skulle uppmärksamma oss och slog stopp på STB motor. Att hinna kasta om motorn,på den korta tid som stod oss tillbuds innan kollisionen skulle vara ett faktum,var inte att tänka på Vi kolliderade med vår BB bog mot dess STB bog. Det gnisslade och skrek när stål slets mot stål och bogarna trycktes in. Korshamn slängdes av smällen 15-20 grader åt STB. Vår förliga BB livbåt var utsvängd och jag väntade att den skulle krossassnär fartygen skulle smälla ihop långsides varandra, men kollisionen var så kraftig att vi studsade ifrån varandra. Midskepps var avtåndet 10-12 meter, men så slog låringarna ihop och det var ingen dål ig smäll. Det andra fartyget var kanadensiska "I.B.White" på 7000 ton. - Någon sjöförklaring om kollisionen behövdes aldrig för även I.B.White sänkt es. Jag sände ner Ie styrman för att se efter hur stora skadorna var. Han kom tillbaka efter ngr minuter och meddelade att förpiken höll på att vattenfyllas men de stora skadorna låg över vattenlinjen. Jag varskodde Ie styrman att ge Chiefen order att sätta igång med länsningen. Jag stod på. bryggans akterkant och talade med styrman som stod på lejdaren från underbryggan.När han vände sig om för att gå nerför lejdaren skrek utkiken på toppbryggan:" Torped om STB!" Sekunden efter kom explosionen och ovanpå flamman i höjd med masttoppen syntes spillrorna av STB utsvängda aktre båt. Torpeden hade träffat vid skottet mellan maskinrummet och detomma djuptankarna på förkant av rum 4, rätt under STB aktre båt. Kl var 00.15 den 17.3. Jag förstod omedelbart att fartyget skulle sjunka mycket fort.Jag ropade till styrman, rorsman och utkikarna att ge sig iväg till livbåten där jag visste att frivakten samlats. Själv sprang jag nerför lejdaren och in i gången till mina hytter och hämtade väskan som hängde just innanför dörren. Förutom skeppspappren innehöll väskan en stavlampa och en kartong cigaretter.. Jag hängde väskan över axeln och sprang bort till ivbåten.

KORSHAMN 17.3.41

Det hade inte gått en minut från det torpeden träffat, men när jag kom dit var båten redan firad. På båtdäck stod ett antal man som jag uppskattade till ungefär 12. Det hördes oväsen och skrik från båten i vattnet men det var för mörkt att se något. En av dem som stod på båtdäck var båtsen och han sa:" Det är väl så gott vi hoppar,kapten." Det var 8 meter ner till båten som var full av folk. "I helvete! Ge er iväg till flotten vid 4ans lucka!" De hade stått där som paralyserade när jag kom,men nu blev det fart på dem. När vi kom ner på akterdäck en minut efter träffen gick oss vattnet på däck redan till knäna.Flotten intill lucka 4 hade börjat flyta när vi kastade oss upp på den. Sjön bröt in över brädgången och slängde flotten mot luckkarmen. En del av männen på flotten spolades av. Flotten kastades nu in under 4ans bommar. En del försökte bära av mot BB-bommen för att få flotten klar och själv låg jag på rygg med fötterna mot bommen. Vi orkade inte få flotten fri och för att inte krossas var jag tvungen att slänga mig i vattnet. BB-bommen tryckte ner ena sidan av flotten,mennär fartyget sjönk djupare drev flotten upp.Min livväst fastnade i något och jag drogs ner men lyckades sparka mig fri och flöt upp cirka 15 meter från flotten.Jag såg att det var en del folk på den. Min väska hade jag slängt på flotten och min första tanke var:" Nu försvann naturligtvis väskan! Vilket jobb att göra vid nästa redovisning." Jag lyckades ta mig till flotten ochfick tag i ena kanten men orkade inte häva mig upp i min vattendränkta kappa. Jag fick huvudet så högt att jag kunde se chiefen Nils Jönsson ligga på mage på flotten med båda händerna på min väska.Ingen annan tycktes observera mig men Nils skrek:"Hjälp kapten för faan, ni ser att han inte orkar upp." Och hjälp fick jag. Hela tiden såg och hörde vi torped- och artillerikrevader trots att konvojen var en bra bit borta. Sex fartyg sänktes den natten. Jagrräknade oss och fann att vi var 11 man på flotten. Stewarden, som flera av oss sett när vi kom till flotten, saknades.Jag vet inte hur många vi var från början. Flotten hade inte mer än 8" fribord och överspolades oavbrutet.I mörkret och trängseln såg vi inte mycket.Flotten mätte bara 3x3 meter. Jag försökte lugna några som klagade med att så fort det ljusnar hittar vi livbåten "Livbåten",sa båtsen," den kapsejsade ju vid sjösättningen ." Det visade sig att styrman äntrat upp i livbåten så fort han nått den och skrikit: "Fira!Fira!" 2 man lossade linorna och började fira.När båten var i höjd med båtdäcket hoppade en del av besättningen ner i båten som blev så tung att de som skötte firningen inte orkade hålla taljorna.Taljorna rappade och båten slog i vattnet.Det slog törnar i taljorna,som fastnade i blocken , båten släpades med och välte. Då Korshamn ännu aäkert gjorde 6-7 knop när hon gick ner på jämn köl utan slagsida och båten drogs ner i djupet. Jag

KORSHAMN 17.3.41

hoppades att några av dem som varit i båten skulle flyta på sina kapok-livvästar och att vi skulle hitta dem i gryningen, men tyvärr återfanns ingen. Av Korshamns 36 man var det bara vi 11 på flotten som bärgades. De 2 icke utsvängda livbåtarna stod osurrade i sina skrån och på fördäck fanns en osurrad flotte, men vi såg inte till varken våra egna eller några andra fartygs flottar och livbåtar. Vått och kallt när det dagades. 300 mil till närmaste land. Vår position vid torpederingen var Lat. N.61 09'- Long W 12 40'. 4 man var sakadade. Nils sa baraatt" det gör lite ont." Det visade sig senare att höftbenet knäckts i 4 bitar. En man hade brutit en fot, en skadat höften, en annan ett knä. Jag delade upp de oskadade i vakter. Sömn var otänkbar i överspolningen och trängseln. Det var ingen som frågade efter mat och vatten så vi tog upp filtarna ur fack et mitt i flotten, där det också fanns proviant, fw och 2 flaskor konjak som jag lagt dit och som ingen visste om. Vid 10-tiden på f.m kom ett pla rätt emot oss och började cirkla på spaning efter överlevande. Trots att det gjorde cirkel efter cirkel mycket nära oss blev vi inte siktade.Vi såg planet styra bort. Efter 2 timmar syntes ettplan igen. Det höllrak kurs och flög förbi oss på 2 mils avstånd utan att se oss, trots att jag bundit min vita skjorta vid en åra och vinkade med den. Efter ytterligare en timme syntes ett plan igen men såg oss inte. Vid 16-tiden ropade ut-kiken:" Ett fartyg!" Vi kunde se fartyget när flottenbefann sig på toppen av en våg , det var 4-6 mil borta, coh skulle troligen inte komma oss när are än 4 mil. Jag lät knopa den största filten vi hade till 2 åror och lät de 2 största och starkaste karlarna stå upp och lyfta årorna så högt de kunde medan vi satt runtomkring och höll dem i benen. Det tog inte en minut förrän de upptäckt oss. Efter 30 minuter kom fartyget upp i lovart om oss, det var en trålare på patrulltjänst, Northern Foam. En tysk som infångats av engelsmännen i Nordsjön strax efter krigsutbrottet. Vi var så stela att vi intekunde röra oss på flotten så besättningen på Nprthern Foam fick hugga tag i en eller två man i taget när flotten lyftes i re-lingshöjd och hjälpa oss ombord. Jag måste be fartygschefen sända ner 2 man och en bår för att få ombord de 2 med höftskador. När alla var ombord på patrullbåten öppnade jag facket i flotten och stoppade de 2 konjaks-flaskorna i min väska och lät mig hjälpas ombord. Jag gick upp på bryggan och talade om vilka vi var innan jag gick ner och fick torra kläder och något varmt i mig. Northern F^oam hade ännu 3 dygn kvar innan hon skulle bli avlöst. En av hennes uppgiftervar att bevaka det torpederade norska m/t Beduin med last av smörjoljor som ännu flöt med svår BB slagsida ligg ande på näsan. Torpden hade träffat om BB i förtankarna .Beduin hade över gibits så hastigt att några av hjälpmotorerma ännu gick så att kylvattnet kom ur avloppet och när det mörknade ~~såx~~ såg vi att det lyste ur öppna

KORSHAMN 17.3.41

fönster och dörrar. Där låg hon som ett utmärkt mål för ubåtarna. Först på tredje dygnet tog oljan i dagtankarna slut och ljuset slocknade. Då hade det mojnat så pass att Ie officeren och några man kunde ta sig ö över i en båt.På bryggan fann de de hemliga signalböckerna liggande på kartbordet. Hämtat proviant och cigaretter ombord. Northern Foams chef hade erbjudit mig sin egen sovhytt men jag var fullt nöjd med att få sova på soffan i hans daghytt. På 3dje dygnet ordnades ett sammanträffande med en jagare som sände ombord sin läkare, som konstaterade att chiefens höftben var knäckt på tre ställen. Det enda han kunde göra var att linda ett på längden hopvikt lakan hårt om chiefens höfter öfr att försöka hålla ihop bitarna i höftbenet något så när, för att de inte skulle skava mot varandra. Chiefen förefll som gjord av järn. Han verkade inte känna så mycket av kroppsliga plågor. På kvällen kom en bärgningsbåt och tog handom Beduin. Northern Foam satte kurs mot Kirkwall. Det båslte upp igen och jag fick sedanhöra att Beduin sjönk under bogseringen.

(I Korshamns konvoj HX 112 gick även Lima,befh Åhsberger. Lima fick ta Korshamns plats. En torped strök förbi endast några meter från Limas förstäv.)

Egna noteringar

SÄNKT AV U-99,OTTO KRETSCHMER.

Korshamn sänktes under det anfall mot HX 112 natten till 17.3.41 som även blev slutet för 2 av tysklands främsta ubåtsbefälhavare:Otto Kretschmer och Joachim Schepke, med U-99 och U-100. Den 8.3 hade Günther Prien sänkts med U-47. Inga överlevande.

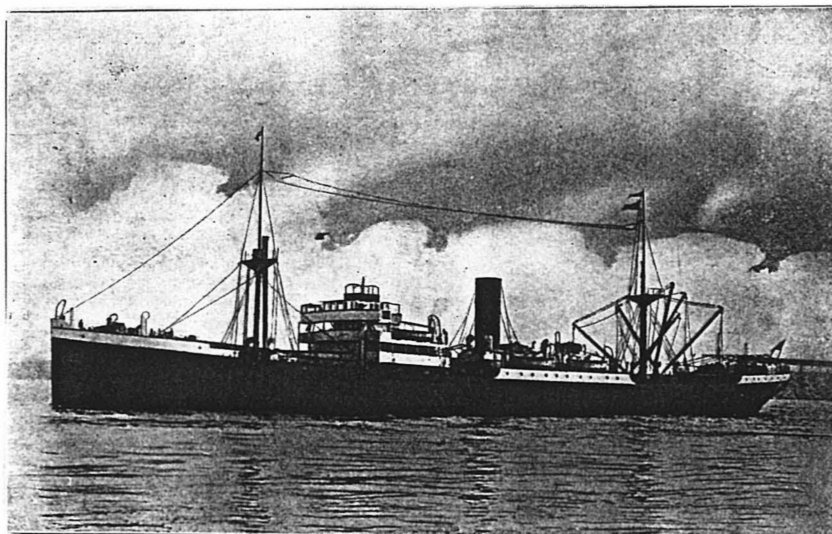
Kretschmer hade den 7.7.40 sänkt Bissen och den 18.10.40 Gunborg. Korshamn och den ångare hon kolliderat med ,I.B.White, blev hans sista sänkningar. - Första sänkningen i HX 112 utfördes av U-110 Lemp kl 00.22 den 16.3 då m/t Erodona på 6207 brton övertändes. Inga överlevande. Under e.m. och kvällen den 16.3 och kort efter midnatt 17.3 torpederade U-99 och U-100 7 fartyg, men inga exakta tider anges eftersom ubåtarna själva sänktes den 17.3. Fartygen var Almskerk, 6810 brton B -34 med 7087 ton vete från Freemantle, alla 63 ombv kunde rädda sig. Norska m/t Ferm på 6593 brton med 8935 ton brännolja från NY. hon övertändes men alla 35 ombord undkom med livet. Vraket sjönk först den 21.3 under bogsering. M/t Beduin av Oslo på 8136 brton med 11000 ton bensin från Aruba. Av de 34 ombord räddade sig alla utom 4. Beduins förskepp sänktes med artilleri av en trålare 19.3 och akterskeppet den 20.3 - Brittiska m/t Franches Comte på 9314 brton med besninlast från vilket ingen överlevde. Så ms Venetia på 5728 brton med 7052 ton majs

KORSHAMN 17.3.41

från Baltimore. Alla 40 ombord i båtarna. Kort efter midnatt Korshamn följd av den ångare hon just kolliderat med ,ss J.B.White av Montreal på 7375 brton på resa från Mobile med 2500 stål och 4500 ton newsprints . 2 man av 40 miste livet på J.B.White. Sedan sänkte eskortfartygen båda ubåtarna. U-100 tvingades upp med sjunkbomber av HMS Vanoc & Walker och sänktes med artillerield varvid Schepke dödades. Endast några få man togs upp. Nästan samtidigt kom U-99 genom utkikens ovarsamhet in i en ubåtsjakt-grupp då hon gick i ytläge och sänktes med sjunkbomber och artilleri. Här räddades nästan hela besättningen inklusive Kretschmer och blev krigsfångar

Kretschmer om HX 112

I Terence Robertsons " The Golden Horseshoe" (London 1955) sid 142 berättar Otto Kretschmer om anfallet på HX 112 och U-99:s sista strid med Vanoc. och Walker. Han tog Korshamn för ett tankfartyg. Trots att Korshamn bröts itu efter explosionen, "sagging inwards", fick Kretschmer det intrycket att hon girade och försökte ramma U-99 innan han såg de två halvorna försvinna i djupet i ett moln av rusånga och under ett förfärligt väsande.
Kretschmer sänkte sammanlagt 44 fartyg på 266639 brton och en jagare.
Den 3-4.11.40 m torpederade han med U-99 2 brittiska hjälpkryssare, först Laurentic på 19000 brtonB-27, och sedan Patroclus på 11300 brton B.-25 som stoppat för att bärga överlevande från Laurentic, som flöt på tomfat och krävde 6 torpeder innanhon sjönk kl 04 den 4.10 190 miles W. Irland. 125 dödsoffer på de båda fartygen.
Tysk sänkningsposition för Korshamn är N.61 09′- W.12 20′
Befh på Korshamn uppger position N .61 09′- W 12 40′
Amitalitetet -"- N. 60 57′- W 12 27′
Lloyds War losses anger Korshamns last som 7979 ton styckegods och "special



Korshamn.

KORSHAMN 17.3.41

Historik

Motorfartyg på 6870 brton byggt 1920 vid Harland & Wolff's Gowan Works i Glasgow av stål. L.130.9 B. 16,8 (Ex. Vigeo, Ionopolis, Glenluce) Tillhörigt Red AB Jamaica(Sven Salén) i Stockholm. Inköpt nanuari 1939 som Vigeo efter lång tids uppläggning från Bruun & von der Lippe i Tönsberg Salén lät modernisera fartyget vid Eriksbergs varv dit det kom den 25.2.39 och gick ut på provtur 26.5.39. 2 st 6-cyl H&W-motorer på 3000 ihkr, och 2 propellrar. 9175 dw. Shelterdäckat, med 5 luckor, varav lucka 3 mellan brygga och båtdäckshusen. Sin första resa som Korshamn gjorde fartyget från Gdynia till Venezuela med cementlast. Byggd för Glen Line i Glasgow som Glen Luce, såld 1936 till ett annat engelskt rederi och gick som Ionopolis till 1937 då hon såldes till Tönsberg för 1.100.000 kr och blev Vigeo. I december 1928 kolliderade GlenLuce på Schelde med Holländska Amerikalinjens ss Vechdijk som fick stora skador. Den 8.10.40 stäven bockad och STB ankare med 60 famn förlorat vid kollision på Mersey .- Kom utanför spärren april 40 (se sid 4) Befh Sven Lantz hade övertagit Korshamn i Los Angeles i september 1939. Efter en tids tjänstledighet åter övertagit Korshamn 25.8.40 på varv i N.Y från kapten Hällquist.

Alla på däck utom de i maskin

Efter kollisionen gick 3e maskinisten och de 2 vakthavande motormännen akteröver i maskinrummet för att starta länspumparna. Allaandra ombord var på däck med påsatta livbältendå torpeden exploderade på akterkant av maskinrummet. Det tungt lastade fartyget bräcktes midskepps och sjönk inom 3 minuter. STB aktre båt sprängdes bort, BB aktre båt förolyckades vid fierningen. Då de 11 överlevande nådde akterflotten vid lucka 4 låg akterdäcket redan under vatten. Det var kolsvart och grov sjö med snöbyar under natten. De togs upp först kl 16.30 den 17.3 av Northern Foam.

SIRENES 19.3.41 50% krig.

SVÅRT LÄCK EFTER KOLLISION MED VRAK VID DARSSERORT, SATT PÅ GRUND. MASSALASTEN HOTADE SPRÄNGA SÖNDER FÖRSKEPPET.

Rapport

Avgick Karlshamn mån 17.3.41 destinerad till Bremen. Last av 7255 ton pappmassa i rum. Djupg F 23'10"- A 23'9" 35 ombv.
Ons 19.3 kl 11.20 på lat N 54 28,5'- O. 12 22,5' vid Darsserort vaktfartyg kolliderat med undervattenshinder. Svårt läck i rum I, satts på hrund vid Warnemümnde. Vind NW 2, mulen luft, disigt längs kusten, farvattnet omgavs av drivisfält. Befh & 2e styrman på bryggan, utkik på backen. Fått ett större och 2 mindre hål på STB bog c;a 6' från botten. Det större håle c;a 4 meter långt och 4 dm brett.

Journalutdrag

Se sjöförklaring nr 2 den 15.2.44.

Sjöförklaring vid Amtsgericht Bremen 9.4.41

Tolk; Otto Aust, konsulatssekreterare i Bremen, 48 år.
Journalutdrag på tyska upplästas. Befh, 2e styrman, matros Hilmersson och lättmatros Olsson verifierat riktigheten i ytdraget.
Denna rapport inkom till KK 9.8.41, medan rapport of sjöolycka inkom till KK 24.9.41 efter det KK hos Transatlantic begärt sådan.
Ingen crew list.

KK memorial 17.10.41

Fartyget synes hava kolliderat med någon å havsbottnen liggande vrakspill eller annat obekant hinder. Bottekänningen inträffade nämligen enligt den ingivna positionen 4,6 naut. mil W Darsserort fyr där sjökortet utvisar XXX 15 meters djup. Det måste därför hava varit en ren omöjlighet att farfyget erhållit en vanlig grundkänning, så framt i icke ngt nytt grund blivit upptäckt vid ifrågavarande plats, Ex officio

Bo Bergström

===

KK Sb vol 102 Ny rapport 7.2.44

Avgick mån 17.3.41 från Karlshamn dest. till Bremen. Rumslast av 7255 ton = 43812 balar pappersmassa. Djupg F 23'10"- A. 23'9" 35 ombv. Fartyget redat av Statens Trafikkommission genom red AB Transatlantic i Göteborg. Ons 19.3 kl 11.20 på kurs S 44° W med c;a 8 knops fart kolliderat med okän föremål c;a 1,5 mil S 40° W vaktfartyget vid Darsserort, lat N 54 27' lon 8XXX2 O 12 21. Vind NW 2. God sikt. Vaktfartyget hade passerats kl 11.05. Läck i rum I och förpiken. Sattes på grund utanför Warnemünde för att ej sjunka. Göteborg 7.2.44

Journalutdrag för resa Nr 1

SIRENES 19.3.41

Journalutdrag för resa nr 1 .

Mån 17.3.41 Kl 14.30 avgått Karlshamn. Lämnat av lotsen 15.25.

Tis 18.3 Kl 12 klar luft. Stundtals gått genom svåra drivisfält med moderat fart. Vind SW 3.

Ons 19.3 kl 04 Dornbusch fyr i S 56° O. Darsserort fyr i S 35° W. Kl 08.20 ptejad av tysk minsvepare. Erhållit kurs rv 220° att styra till vaktfartyget, vilken kurs styrdes till 11.20. Kl 11.05 passerat vaktfartyget vid Darsserort tätt om STB. Erhållit instruktioner att fortsätta efter kurser som erhållits i dec 1940. Vaktfartyget omgavs av ett tätt packat drivisfält som drev sydvart. Farten reducerades till minsta möjliga stundtals stoppad maskin. Kl 11.15 passerat en prick om BB på c;a ½' avstånd. Prickens färg obestämbar. Kl 11.20 kändes en stöt med skakning i fartyget som om det kommit i kontakt med ett undervattenshinder. Pejling visade att förpiken var vattenfylld och i rum I stod vattnet 18' högt. Länsning igångsatts omedelbart. Rederiet meddelats telegrafiskt. Fortsatt resan med full fart och pumparna igång mot Warnemünde för att där få assistans och om erfordeligt sätta fartyget på grund. Transatlantic meddelat i telegram att Bugsier Reederei- & Bergungs AG i Hamburg underrättats. Kl 13.30 pejlat 24' i förpiken och i rum I 30' BB och 28' i STB rännsten. Kl 14.15 vid pejling även vatten i rum 2 med 1' resp. 2' i BB och STB rännstenar. Slutat länsa från rum I och börjat länsa från 2nas BB rännsten. Fartyget fått 5° slagsida BB. Kl 14.30 ankommit till Warnemündes redd där ett bevakningsfartyg bordat och en officer kommit ombord. Kl 15 anlände bogserbåten "Albert Forster" som erhöll en bogserkabel från BB låring. Bevakningsfartyget satt ut en kabel till STB låring varefter bogseringen tog sin början. Med aktern före släpades Sirenes in mot land och sattes på grund. Strax efter det bogseringen inletts lades sig bevakningsfartyget tvärs STB och sackade föröver varefter det lade av och förtöjde långs STB sida. Kl 15.40 tagit bottenkänning. Kl 15.46 lagt av STB ankare och hivat ut 15 famnar kätting. Djupg F c;a 31'-A.22'6". Hamnpiren i Warnemünde i S 33° W. "Albert Forster" kastat loss kl 15.50. Lodat 30'5" runt om fartyget. Kl 16 gick befh iland på bevakningsfartyget för att telegrafera till rederiet. Stor fara föreligger att massalasten skall spränga fartyget. 2 man lämnats kvar å Sirenes för bevakning. Under e.m lopp upptäckt att lasten i rum I på akterkant börjat skjuta upp lastluckorna och att däcket runt luckkarmarna och under Ians winschar börjat bucklas uppöver.

Tors 20.3 Upptäckt en del sprängda naglar i däcket vid Ians BB aktre luckhörna. Däckets lyftning runt luckan ökats. Inspektör K. Meyer från bärgningsbolaget anlänt med bärgningsfartyget "Albert Forster". Tagit ombord 2 bensinpumpar som nedsatts i crossbunkern för att länsa i 2ans

Sirenes 19.3.41

BB rännstenax. Senare på dagen anlämde bärgningsfartyget "Seeadler." Påbörjat flänsning av last från Ians mellandäck till 2ans däck med hjälp av besättningen och bärgningsmanskap.

Fre 31.3 anlände motorskonaren "A.H.Both" av Hamburg för lastning långs sidan, som det lossats till då sjöhävningen så tillåtit. Shelter-& huvu däck vid lucka I fortsätter att pressas upp av lasten då att flerstädes bristningar uppstått i plåtar,karmar och skräckta nagelrader.Huvuddäck börjatvlämna förbindningen till bordläggningen.

Lör 22.3 Ingen lossning på grund av grov sjö. Upptäckt stt vatten börjat komma in i förliga mellandäck BB från sprängda naglar i bordläggningen i höjd med huvuddäck. I den rådande grova sjön arbetar förskeppe sig djupare ner i botten. Fartyget har 7° BB slagsida.

Sön 23.3 Ingen lossning på grund av grov sjö. 9° BB slagsida .Bärgningsångaren " Athlet" anlänt med ångpump som ombordtogs och nedsattes i Crossbunkern för länsning i 2ans BB rännsten.

Mån 24.3 Börjat lämpa last överbord enär lossning ej kan utföras i den grova sjöhävningen, och fartygets bärgning står i fara. Vattnet i förlig mellandäck stigit upp till luckkarmen om B° vid 2ans lucka och rinner ner i underrummet genom trimningsluckorna. 29´vatten i rum I. Djupg F c;a 35´- A. 18´6"

Tis 25.3 Fortsatt lossa till motorskonaren "A.H.Both" och lämpa last överbord från lucka 1, 2 & 3. Dykare besiktigat den åtkomliga delen av förskeppets botten.Funnit 3 hål i STB bog, ett större och 2 mindre. Det större hålet 4 meter långt och 1/3-dels meter brett.

Ons 26.3 Fortsatt att lämpa last överbord. Fyllt 3ans & 4ans bottentanka Vid 17-tiden var fartygetxflott. Djupg F 30´- A. 19´3". 10° BB slagsida. Dykare börjat tätming med med läcktätningsdynor sedan de 14.40 avslutat den provisoriska tätningen av skadorna å STB bog. Från Albert Forster påbörjats länsning sedan fartyget förtöjt vid STB bog och dragit tre slangar ombord, en till förpiken, två till Ians underrum. Vattnet hastig börjat sjunka i förpiken och Ians underrum . Kl 16.30 lättat ankat och förhalat ut till djupare vatten, assieterad av "Seeadler."Kl 17.30 lagt av BB ankare med 60m famnar kätting i vattnet. Lodat djup 33´ 6° BB slagsida.

Tors 27.3 Fortsatt tätningsarbete av dykare. Fortsatt pumpning.

Fre 28.3 Ångpumpen skiftats till Ians rum.Dragit en slang till förpiken och 2 till Ians underrum. Albert Forster intagit sina slangar. I rum I pejlat 14´, i 2ans rännstenar STB 8", BB 4´2", 6° BB slagsida. Lossat under dagen till "A.H.Both." Dykare på e.m besiktigst läcktätarna å STB bog och övriga ej förut åtkomliga bottenplåtar. Till "A.H.Both" har lossats ca 1806 balarx massa = 362 ton och lämpats överbord c;a

SIRENES 19.3.41

1809 balar = 363 ton av varierande märken:

Lör 29.3 Kl 07.05 lättat ankar och avgått frå Warnemünde redd till Bremen via Kiel, eskorterad av " Athlet " och " Albert Forster." - Inspektör K.Meyer och 3 man från bärgningsfartygen medföljt ombord Sirenes för tillsyn och skötsel av medföljande pumpar. Djupg F 27- A.22. Kl 08 pejlat 5´6´´ i rum I, i 2ans rännstenar 1´10´´. Styrt varierande kurser enligt erhållna instruktioner med 6 knop. Kl 18.05 erhållit lost vid Kiels fyrskepp. 19.15- 19.45 haft passkontroll och visitation av fartyget. Kl 20 anlänt och lagt av BB ankare vid Friedricksort. Pejlat 1ans rännsten BB 3´6´´, STB 1´6´´, 2ans rännsten BB 1´3´´ STB 2´´

Sön 30.3 Intagit från läktare 50 ton bunkerkol med hjälp av Besättningen och användande av en gripskopa. Djupg F 26´6´´- A. 23. Dykare företagit eftersyn av läcktätarna å STB bog.

Mån 31.3 Kl 08 fortastt bunkringen med hjälp av besättningen. Avslutat bunkringen 18.15 då 153 ton kol intagits. Kompletterat färskvattenförrådet och fyllt maskintanken med 3 ton. Sjövärdighetsbevis utställts för resa till Bremen, vari stipuleras att bogserbåt skall eskortera. STB ankare får ej brukas och förtöjning med STB sida får ej ske. Farten skall vara halv maskin och högst 7 knop.

Tis 1.4 07.30 fått lots för kanalen, Lättat ankar och avgått från Kiel mot Bremen assisterad av Athlet. En ångpump med slangar ner i luckaI varit ombord under resan . Kl 18.30 förtöjt i Brunsbüttelkoog,bytt lots och satt iland kanalstyrman:Kastat loss förtöjningarna och fortsatt kl 18.58. Kl 20.40 fällt BB amkare + 60 famnar kätting.

Ons 2.4 06.30 lättat ankar och fortsatt resan. Mulen luft, [illegible]. Temp + 2. Kl 12.15 lotsbyte. Kl 15 lotsbyte vid Bremerhaven. Anlänt till Bremen kl 20, lagt till med BB-sidan mot kaj vid Barkhausenkaie 17 med assistans av lots och 2 bogserare. Länsat med egna pumpar under resan.

Sirenes 4.4.41

E.Oscarsson

Befh

Crew List

Befh Erik Bernhard Oscarsson, Oxhagsgatan 29, Göteborg, 53 år
(Var befh på Sirenes nov 40- 31.10.41)

1e styrman Yngve Idorth Östberg, 50 år

2e styrman Evert Wilhelm Kyhlberg, Mölndal, 36år (Ombord samma tid som befh)

3e styrman Karl Bertil Lennart Wargren, -

Chief Oscar Gunnar Valentin Wirstad

1e maskinist Per Oskar Bertil Samuelsson

2e maskinist Ernst Harry Adelbert Kropp

Forts

SIRENES 19.3.41

Crew List forts.

3e maskinist Frank Einar Rehnemark
Stuert Ture Valdemar Berggren
Kock Tor Herbert Hasse
Kockelev Sven Petrus Söderberg
Salongsuppassare Egon Frithiof Johansson
Mässuppassare Arthur Diego Tiburtius Persson
Timmerman Folke Olsson
Båtsman Hjalmar Johansson
Matros John Harald Hilmersson ,Grundsund, 54 år (Nov 40- våren 41)
Matros Karl Benjamin Karlsson
Matros Erik Benjamin Samuelsson
Lättmatros Anders Sune Olsson, Gravarne, 25 år (Nov 40-maj 41)
LättmatrosOlof Henrik Dage Olofsson
Lättmatros Knut Holger Knutsson
Jungman Bror Gunnar Abrahamsson
Jungman Stig Hjalmar Lennart Gustavsson
Smörjare Wilhelm Allan Eugen Foersson
Smörjare Axel Sixten Hjertkvist
Smörjare Karl Oskar Jansson
Eldare Knut Arvid Rundberg
Eldare Sten Erik Malm
Eldare Karl Johan Emanuel Persson
Eldare Karl Gustav Björklund
Eldare Erik Einar Åkesson
Eldare Nils Oscar Alfred Ingemansson
Lämpare Einar Valdemar Gustavsson
Lämpare Eve Bertil Nilsson
Lämpare Karl Axel Larsson

P.M. av Sirenes befälhavare

Under vanliga fredliga förhållanden skulle fartyget i detta farvatten, mellan Darsserort och Gjedser Rev - styrts mera upp mot Gjedser Rev och sålunda ut på djupare vatten samt icke så nära Tyska kusten som nu blivit fallet. Fartyget hade nämligen vid nu ifrågavarande tillfälle order att gå i rännan några sjömil från Tyska kusten.Tyskarna trodde efter händelsen att fartyget varit i kontakt med vraket av ett baltiskt fartyg som jag själv haft utprickat i kortet enligt en position given av de svenska myndigheterna.Detta vrak låg under vatten. Vraket låg emellertid nästan SO eller syd från vaktfartyget och Sirenes gick SW

SIRENES 19.3.41

om vaktfartyget ,varför det icke finnes någon möjlighet att fartyget kan ha gått på vraket. Detta förutsätter dock att vaktfartyget legat på den utprickade platsen. Om fartyget mot all förmodan skulle ha gått på detta vrak, av en 3000-tonnare, som ligger fast, så skulle vraket ha kluvits ty Sirenes väjde ej. De relativt små skadorna på Sirenes motsäger att det skulle ha rört sig om en vrakkollision. - Det föremål fartyget gick på såg jag inte. Utkiken matros John Hilmersson tyckte sig ha sett föremålet som något brunaktigt i vattnet på STB sida, djupt ned. Föremålet vek undan när Sirenes gick på det.Själv tyckte jag emellertid att det lät som om det rullade längs sidan. Man skulle förmoda att det varit en ubåt i u-läge men därom vet man ej något med säkerhet. Emellertid var det säkert ett föremål som flöt. Kan gott ha varit en målflotteför artillerifartyg som man skjutit sönder. Dessa flottar äro av timmer,sammanfogade med järnbultar på 8-10:' Rektangulära, av obestämd längd och bredd, men de kan också vara sammanfogade med andra flottar till en längd av över 100 meter. Jag vågade ej inför Amtsgericht påstå att det varit en ubåt eller troligen en flotte, enär jag var rädd för ersättningskrav får att ha rammat en ubåt. Det lodades ej före, vid eller efter olyckan enär fartyget befann sig på djupt vatten. Något grund är på detta ställe ej utsatt xk i kortet.

Sjöförhör i Göteborg tis 15.2.44 kl 10

Advokat Mårten Henriques för SKN.

Jur.kand.Carl Adolf Montan för SÅAF.

Sakkunniga; Lotskapten K.P.Kullander & kapten Per Wästgerd.

1) Vilka var positionerna för vaktfartyget resp. vraket vid Darsserort?

2) Kan drivisen ha bringat vaktfartyget på drift?

Befh Oscarsson; Fördes Sirenes nov 1940- 31.10.41. - Vaktfartygets läge vid Darsserort utmärkts på sjökort som ingivits till rätten, Den omförmälda pricken inte utmärkt någon farled. Dessa är utmärkta med bojar. Det föremål Sirenes kolliderat med hade givit vika och sedan hade hörts liksom rullningar utmed fartygssidorna.Drivisen kan ha flyttat vaktfartyget. Om pricken varit en vrakprick kan jag ej avgöra.

1e styrman Östberg; Befann sig vid kollisionen i sin hytt på STB-sidan,Stöten känts som när fartyget tidigare gått i packis varför han trott att Sirenes kommit in i ett nytt packisbälte.Då han kom upp på däck såg han att vattnet var fritt.Strax efter kollisionen hade fartygets läge pejlats på c;a 2'avstånd från vaktfartyget och därvid konstaterats att man inte gått över det vrak som ligger i närheten av vaktfartyget, detta givetvis under förutsättning att vaktfartyget legat på den av myndigheterna uppgivna positionen.Inga skador uppstått på själva stäven, men hål i STB bog.

SIRENES 19.3.41

2e styrman Kyhlberg; På bryggan tillsammans med befh. Vaktfartyget befunni sig 1-2 sjömil akteröver. Efter kollisionen sprungit föröver för att se vad som inträffat. Genom manluckan till förpiken sett vatten strömma in i piken och då förstått att man kolliderat med något förmål i vattnet. Kollisionen hade inte minskar Sirenes fart. Föremålet tydligen vägt unda och ej legat fast på botten. Pricken som passerats om BB strax innan är ej utsatt i sjökortet. Kan ha varit på drift. Omöjligt säga något om dess funktion.

Lättmatros Olsson; Ronsman. Känt en hård stöt följd av upprepade stötar i fartyget. Först trott att fartyget törnat på en undervattensmina. Farte hade inte minskats vid kollisionen. Vill minnas att han såg land om BB. Trodde att kollisionen inträffat någon minut efter det vaktfartyget hade passerats.

Matros Hilmersson; Utkik på bryggan. Känts som om något föremål skrapat mot fartyget. Då han tittat ut på STB sida hade vattnet inom ett begränsa område varit brunaktigt. Möjligen konturerna av det föremål warmed Sirenes kolliderat.

KK memorial 15.3.44

I min föregående utredning av den 17.10.41 har jag framhållit att fartyget av allt att döma kolliderat med någon å havsbottnen liggande vrakspillra el annat obekant hinder. Enligt sjöförklaringen inför Amtsgericht i Bremen 9.4.41 - vilken visade sig vara ganska ofullständig - konstaterade befh at olyckan inträffat på N 54° 28,5′ - O 12° 22,5′, vilket med andra ort är 4,6 naut. mil W Darsserorts fyr. Vid sjöförklaringen i Göteborg 15.2.44 har positionen ändrats till N 54° 27′ - O 12° 21′ eller 1,5′ SW½S vaktskeppet .- Vare härmed hur som helst - skillnaden är icke så stor och båda positionern befinna sig på djupt vatten minst 4 sjömil från närmaste land - men ligger vraket efter ett baltiskt fartyg sjunket i närheten. Detta vrak befann sig vid tiden för olyckan 7 kbl OSO vaktfartygets officiella position. Tänkas kan därför att vaktfartyget under rådande osäkra drivisförhållanden varit i drift och inte hunnit intaga sin rätta position när Sirenes passerade. Ett dylikt antagande korresponderar även med tyska myndigheternas åsikt att Sirenes kolliderat med vraket ifråga. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 271 50% KRIG

Brev till SKN från advokat Mårten Henriques, Göteborg 15.2.44

I enlighet med Eder önskan har jag idag inställt mig vid sjöförklaringen rörande ss Sirenes skador som uppstått 19.3.41, vilken

SIRENES 19.3.41

sjöförklaring tog 2 timmar i anspråk. Förutom fartygets befh kapten Oscarson tillstädeskommo 1e och 2e styrmännen ävensom den vid olyckstillfället tjänstgörande rorsmannen som hitrest från Luleå, och den vid olyckstillfället tjänstgörande utkiken som hitrest från Grundsund. Beträffande vad som inträffade den 19.3.41 hade sjöförklaring redan avgivits i Bremen i Svenska konsulns närvaro. SÅAF hade emellertid ansett nämnda sjöförklaring så ofullständig att de önskade en ny sjöförklaring. - Sirenes var på väg med last av massa Karlshamn-Bremen. I enlighet med tyska anvisningar, som erhållits redan före fartygets avgång från från Sverige, hade fartyget vid passagen mellan Gjedser och Warnemünde gått närmare det Tyska landet än det förmodligen annars skulle ha gjort. Det var beordrat att passera intill vaktfartyget vid Daersserort. Detta passerades tätt om STB och från detsamma lämnades instruktioner om den kurs fartyget sedermera skulle hålla. Efter passerandet av vaktfartyget sågs en slätprick om BB. Den hade inte någon färg och man var ombord inte säker på om den var förankrad eller drivande. En stund senare uppmärksammades en stöt såsom mot ett undervattensgrund och förpiken vattenfylldes hastigt till 18' höjd. Fartyget kom så småningom med bärgningsassistans till Bremen och sedan en del av lasten lossats kunde konstateras att det fått ett par långa revor i STB-sidan. Vid senare dockning vid Götaverken konstaterades att det också fått vissa bottenskador, men dessa torde ha uppkommit då fartyget stod och bankade i botten innan lasten lossats. Den avskrift av skeppsdagboken som företeddes vid sjöförklaringen, företedde många formella olikheter emot skeppsdagbokens innehåll. Dessa olikheter torde enligt min förmening ha uppkommit därigenom att det företedda utdraget ur skeppsdagboken torde ha varit en översättning till svenska av det utdrag på tyska som ingivits vid Amtsgericht i Bremen 1941. Av de vid sjöförklaringen hörda personerna uppgavo;

1e styrmannen , att han vid olyckstillfället befunnit sig i sin hytt på STB-sidan, att han känt stöten ungefär på samma sätt som han natten förut, då fartyget befann sig i ett isbälte, känt stötarna mot isflaken, att han därför trott att fartyget stött på ett isblock, att han inte märkt några skrapningar mot fartygssidan, att fartyget var skadat i STB bog där det fått en större och 2 mindre revor, att stäven däremot varit oskadad, att han var övertygad om att vaktfartyget låg där det skolat ligga, vilken uppfattninge han kommit till vid pejlingarna.

2e styrmannen , att han varit på bryggan då fartyget stötte emot något föremål som föreföll ha varit flytande i undervattensläge, att han först förmodat att det varit ett vrak man stött på, men att han sedermera övergivit den uppfattningen när skadorna i så fall förmodligen skulle ha varit större

SIRENES 19.3.41

på Sirenes, att platsen där kollisionen äged rum var belägen 1 à2 sjömil SW och akter om vaktfartyget, och att fartygets position hade bestämts med ledning av vaktfartygets läge och föremål iland, samt att positionen inte tagits vid kollisionen utan 40 minuter senare, kl 12 den 19.3.

Rorsmannen; Hade känt en hård stöt och hört ett dån flera gånger efterå Han trodde först att det var fågan om en mina och färst senare förstod han att det måste ha varit ett wrak eller ngt annat undervattensföremål. Sirenes fart hade inte nedsatts genom stöten. Efter lossningen i Bremen hade han sett att STB-sidan varit uppfläkt och att det fanns en öppning på 3 à 4 meter och dessutom några mindre hål.

Utkiken; Som stod på bryggan, hade inte iakttagit något före kollisionen. Det lätsom ett skrapande och efteråt hade han tyckt sig iakttaga att vattnet på den ifrågavarande platsen varit något annorlunda färgat än runt omkring. Det föreföll brunaktigtt. Det kunde möjligen vara ett föremål som låg under vattenytan som gjorde att man tycket vattnet såg brunt ut. Någon olja hade han inte sett på platsen.

Något annat framkom inte vid sjöförklaringen än ovan relaterade. Det väsentligaste av detta stod redan i dagboken, varför jag har svårt att föreställa mig att SÅAF kan ha någon särskild tillfredställelse över resultatet av sjöförklaringen.

Högaktningsfullt

Mårten Henriques

Dispache

Dispache given i Göteborg 23.9.43. Enligt denna uppgick kaskoassuransens ersättningsskyldighet till 472.240;77 kr plus 5% ränta i 2 år 10 månader 10 dagar samt förskottsprovision,

SKN ersatt 50% = 256.023;92 till SÅAF den 19.5.44

Civilriskassuradören ersatt 50% = 256.023;92

Totalt skadebelopp 512.047;84

==================================

SKNEVII last 336 Frakten

Transatlantic försäkrat frakten i Atlantica, Gtbg, för 104572;-
SKN ersatt 7425;80 till Atlantica 10.1.45 = 50% av gemensamt haveribidrag
Atlanticas dispachör utfärdat partikulärdispache i Gtbg 30.9.43.

==================================

Egna noteringar Historik

Lastångare på 4341 brton byggd 1913 vid Wm Doxford & Sons ltd i Sunderlan av stål (Ex Hesperos) L 117,2 B 16,2 Tillhörig A/S Odderö (A.I.Langfeldt & Co) i Kristiansand men från okt 1940 för Statens Trafikkommissions räkning redad av red AB Transatlantic i Göteborg under svensk flagg.

SIRENES 19.3.41

Sirenes lastade i början av dec 1939 massa i Obbola för Boston/Bsltimore. befraktad av Svenska Cellulosa AB, En grundstötning samt den svåra isvintern gjorde att slutlastningen i Varberg blev klar först kl 14.45 den 9.4.40 Fortsättningsvis låg Sirenes med lasten ombord i Göteborg och i Gullmarsfjorden. Den 23.10.40 meddelade UD ~~att~~ den norska beskickningen i Stockholm att Svenska regeringen med stöd av paragraf 4 i Allmänna Förfogandelagen förordnat att följande norska fartyg skall upplåtas till Kronan. Liggande utanför Lysekil; ss Flint 2 av Bergen, D/S Flint, ss Hilda av Trondheim, A/S Djerv, ss Ingeren av Bergen, A/S Inger, ss Sirenes av Kristiansand, A/S Odderö, ss Kong Magnus av Trodnheim, Det Nordensfjeldske D/S A/S ,och ss Fantoft av Bergen, A/S Fantoft. Samt, liggande i Uddevalla; ss Fagerborg av Bergen, Hans Storaas m.fl. ~~xx~~och liggande i Malmö ss Ulsnes av Stavanger, Det Stavangerske D/S A/S. - Som orsak till denna rekvisition hänvisades till den utpräglade bristen på tonnage i Östersjön för att till Tyskland skeppa järnmalm, trä, massa och apper och hemföra avtalade kvantiteter kol och koks. Svenska Regeringen beklagade att omständigheten nödvändiggjort denna tvångsåtgärd. Statens Trafikkommissione skulle ta hand om fartygen och meddela föreskrifterna angående deras användning. Det var dock redan från början~~x~~ uteslutet att dessa fartyg skulle frakta malm till Tyskland. Officiellet övertogs fartygen den 1.11.40. Sirenes och Flint 2 tilldelades Transatlantic, Hilda och Ingeren Ångf AB Tirfing, de övriga Sveabolaget. Norska och engelska protester avgivits, följda resten av kriget av förhandlingar om ersättning etc. Sirenes & Ingeren krigskaskoassurerades för vardera 1.430.000 kr plus 376.000;- intresse. Sirenes förste befh under svensk flagg blev kapten Oscarsson som tog över i nov 40 från kapten Odd Ström-Olsen. Hilda krigsförliste, Ingeren och Sirenes hade flera större haverier under krigsåren och inget av rederierna kände för adminstrationen av dessa norska båtar. Transatlantic skrev om Sirenes 24.8.43 att inredningen i hytterna är gammal ochhårt sliten. Statens Trafikkommission skrev till UD 5.5.42;" Intet av de rekvirerade norska fartygen har enligt härvarande register utfört någon resa mellan tyska hamnar eller mellan tyska hamnar och holländska eller Belgiska hamnar, vilket vederbörande rederier bekräftat." En ren lögn. Ingeren blev bombad i Rotterdamkonvoj både den 15.10 och 2.11.41. Hilda sänktes 21.10.41 i Rotterdamkonvoj. - Två av dessa fartyg sattes inte alls i fart. Fagerborg befanns vara i så dåligt skick att hon taxerades till 40.000 kr och blev utlagd som hamnspärr i jan 43. ss Flint II låg upplagd ännu i april 42 och användes sedan som spannmåls magsini Stockholm. - Per 13.5.41 låg följande norska fartyg upplagda i svenska hamnar sedan april 40; I Trelleborg ss Solgry, i Malmö B.P.Newton och Fjeldberg, på Björköfjorden ss Skytteren och i Göteborg Rigmor, Gudvang, Buccaneer, Realf II, Charemte, Storsten, Dicto, Lionel, Rapid II och Lind.

SIRENES 19.3.41

Dessutom fanns vid svenska varv 6 norska fartyg under byggnad; Raila, Storfonn, Dovrefjell, Salsaas, Vingnes och Montana.
Sirenes vrakkollision inträffade på första resan under svensk flagg.
16.3.43 i Värtahamnen i Stockholm utbröt brand i 30 ton bunkerkol på Sirenes och rökdykare från alla stationer i Sthlm fick 12 timmars hårt jo med att släcka. - 20.11.41 på ingående till Haukipudas i Finland fick Sirenes i svår is läckor i övre förpiktanken.- Den 26.8.41 utsattes hon för flyganfall. 18.9.42 och 27.10.43 hade hon svåra grundstötninger.
18.9.42 på resa Holmsund-Karlsborg för lastkomplettering rände hon hårt på grund vid Skötgrundet i Skellefteå skärgård ochkunde först 1.10 av Neptunbolaget inbärgas till Skelleftehamn för lossning av hela massalaste Reparedade sedan i Gustafsviks torrdocka.- 27.10.43 på resa Obbola-Hambur blev hon läck i flera tankar efter grundkänningn vid Storgrundet,Hävringe med trälast. I maj 45 återlämnades Sirenes till sitt rederi efter att ha legat upplagd sedan sept 44. - I april 1952 sålde A/S Odderö i Kristian sand Sirenes till Ernst Rickersten,Hamburg,och hon omdöptes till Holnis.
I febr 1960 såldes Holnis till Walter Ritscher,Hamburg och nedskrotades.

Se Sirenes 26.8.41 Flygattack
-"- 18.9.42 & 27.10.43 Grundstötningar.

MERGUS 19.3.41

BOMBSKADAD I EAST INDIA-DOCK, LONDON- 157 SPLITTERHÅL I SKROV OCH DÄCKSHU

Survey Report

Bombskadad i East India Dock,London ,natten till den 20.3.41.Inget journal-utdrag finns på SKNEIII vol 198, endast följande survey Report daterad 20.3.41 upprättad av surveyor från Burls Gordon & Rodgers samt mr Graham från Ministry of Shipping;

It was reported that during the evening of 19 march 1941 a numbee of high explosive bombs were dropped on the opposite wharf where the vessel was moored, between 9 p.m and 2 a.m. The STB siden of the vessel, which was exposed to the bomb blasts and splinters, received most of the damage. No ingress of water to the hold. Numerous holes in the bridge structurel engine room casings and accomodation, dorrs and portholes blown in by the blast. Sanction was granted by the Ministry of Shipping för work ti commence at once on shell plating and essential repairs which impaired the seaworthiness of the vessel.

Damage; STb side; Many shrapnel score marks in plates and 57 splinter hol in the side plating in various strakes, vartill kommer bucklor och sprända nitar. Brädgången ramponerad. 2 hål i BB ventilator på backen. Ett genomslag genom träpanelen in i förskansen STB vid 3dje sidoventilen och ett hål i undre kojen i denna hytt. I angränsande 2-manshytt har dörren splittrats och överkojen fallit ner. Två trädörrar delvis sönderslagna i en enmanshytt. Fördäck; Lastbomswirar skadade. Skador oå Ians och 2ans winschar.Å 2ans winsch så förstörd att endast delar av den kan användas till att reparera 4ans winsch. Förflottens trävirke delvis söndertrasat av splitter.

Skador Midskepps; Brygghusets STB-sida 3 genomslagshål och hål i skottet vid STB dörr. Tre bucklor och många splittermärken i skottet. I kockens hytt har ventilglas och tvättställ krossats.STB salonsgdörr intryckt och ramponerad. I mässen dörren intryckt, ett ventilglas krossat och splitterbucklor i skottet. I 1e styrmans hytt en trästol fått benen avslagna,byråns nedre del med låda krossats (måste färnyas),soffan skadad. i 2e styrmans hy splitterhål i träpanalen. Ett hål om STb i pannkappen (Fidley casing)och elektriska ledningarna till bl.a bryggan avslitna. I befh rum har garderobens panel splittrats och spegel och tvättställ krossats. På bryggan är teak beklädnaden på bryggans båda sidor bortsliten med ett stort hål i styrhytts fronten. 6 rutor & 2 fönsterramar krossats i styrhytten. BB styrhyttsdörr bortsliten. En lampa och kikarlådan i styrhytten sönderslagits. Ett ventil glas krossats på monkey bridge STB. Dörren intryckt till radiohytten med splitterskador på radioutrustningen, bortslitna skåpdörrar och el.kontakter Stegen delvis lossnat från skorstenen, hål i ångröret till visslan och ett skorstensstag avslitet. Köksskylighets trälister splittrats och glasen kros

MERGUS 19.3.41

ats. 3 hål i sanitetstanken, 2 hål i STB livbåt. Akterflotten skadad. Flera hål i luftrören på akterdäck. 4ans winsch sönderslagen men kan repareras med delar från 2ans winsch. Ny winsch måste insättas vid lucka 4. - Alla ovanstående skador reparerades 20.3.-2.4.41 i East India Dock av folk från Messrs. J.Russell & Co, till en kostnad av £ 699.10.

Följande skador lämnats utan åtgärd t.v

47 genomslagshål i STB-sidan samt alla bucklor o.dyl, skador som imnte berör sjövärdigheten. STB & BB eldrumsventilatorer genomslagna av splitter på många ställen. 10 hål i plåtarna i övre skorstenskappen .3 hål STB & 3 hål BB i maskinrumsluftrören. 3 awningribbor bräckts på monkey bridge. Relingslisten sönderslagen på akterkant av bryggan BB. Smärre träskador i styrhytt och radiohytt. Ovanstående kräver 12-14 dagars reparationstid och kommer att kosta c;a £ 2200.

===

SKN EIII 378

Journalutdrag

Ons 19.3.41 låg fartyget förtöjt i East India Dock,London, då dockorna bombades från ungefär kl 20.15 till efter midnatt av tyska plan,varvid fartyget erhöll svåra skador å bordläggning och däck genom större och mindre splitter från högexplosiva bomber som fälldes i närheten av fartyget. De största skadorna var belägna på STB sida som var direkt utsatt för bombexplosionerna.

===

Rederiet underrättat 24.3

Sjöfartskommitten 1939 i Göteborg underrättade i brev 24.3.41 red AB Brubor i Hälsingborg att Mergus erhållit smärre skador genom fientlig verksamhet och undergår för närvarande reparation som beräknas taga omkring 7 dagar i anspråk.

Läckage upptäckt 3.7. 41

På morgonen 3.7.41 , då Mergus låg vid Barking Power Station,London,tillkallades surveyor enär läckage upptäckts som skadat en cementlast på den föregående resan. Läckan troligen uppstått den 19.3 vid bombningarna i London. En cementkista byggts i akterrummet på förkant om STB samma dag av J.Russell's folk för £ 18. Även läckage i bottentankarna aktrut noterats. Dessa läckor visade sig vid dockning i South Shields 8.9.41 bero på en svårt sönderrostad och avbruten rörledning i tank 4 och det var vattenfrån denna skada som skadat cementlasten i början av juli.

Besiktningsinstrument 25.9.46

Besiktning av bombskadorna verkställdes aflgat i London 20.3.41 varvid befanns att ett stort antal bordläggningsplåtar,särskilt om STB från fören till ungeför 3ans lucka, var genomslagna på flera eller färre

MERGUS 19.3.41

ställen av bombskärvor samt att även däckshusen midskepps och inredningen i desamma, bommar, ventilatorer,barriärer mm genomslagits och skadats av splitter på ett stort antal ställen.Dörrar & sidoventiler blevo inslagna genom explosionstrtcket. Skadorna belv delvis permanent men till största delen endast provisoriskt reparerade i London mars-1pril 41 varvid bl.a den genomslagna bordplåtarna,skott-& kapp-plåtar rep. gm svetsning. Vid den nu - 1945 - företagna permanenta reparationen måste dessa plåtar förnyas enär de flesta genomslagits på flera ställen. Ett antal sidoventiler som befanns vara spruckna i ramanna måste förnyas och kvarstående skador midskepps repareras. Sålunda måste förnyas; 20 plåtar STB, en om BB i bordläggningen, 4 plåtar i salongshuset, 3 plåtar i pannkappen, 1 plåt i STB sidohus, 6 st 12''sidoventiler i salongshuset, 10 dito i sidohusen, inredningen i befh sovhytt och befälshytterna kompletteras, BB eldrumsventilator förnyas liksom huven till STB ventilator, 30 meter spolledning förnyas, barriärer riktas på båda sidor om bryggan, radiopejlingen överses och justeras. Kostnad 43600;-
Mergus reparerade 10.8-24.10.45 vid Eriksberg förkrigsskador i vilka ingick bombningarna den 19.3 och 10.4.41. Krigsskadorna kostade 63.112 kr
Mergus klassades för ytterligare 475.000;-

Egna noteringar Stor brandbombsraid mot London

Vid bombraiden natten till tors 20.3.41 mot dockorna i London skadades även ss Birgitta. Se Birgitta 20.3.41 för detaljer om raiden som började kl 20.45 Ons 19.3 och slutade 01.58 20.3. 470 ton sprängbomber fälldes och 3397 kanistrar med sammanlagt 122.292 brandbomber. Fallskärmsminor anställde enorma skador där de föll i bebyggelsen. Torsdag kväll 20.3 följde en ny raid.

SE 29.6.61 Reportage om Mergus Befh Johan Olsson,Råå

På Hallandsåsen, ett trappsteg ovanför Margretetorps Gästgivargård, står den åldedstigne sjökaptenen Johan Olsson,Råå, 62 år, och tänker att ödet har sin lilla benhårda bokföring. i 5 hårda krigsår var han ödets gunstli sånär som på den dagen 1941 då han förlorade sitt ena öga under ett tyskt bombanfall mot London. Han båt,Mergus av Häslingborg, låg i East India Dock och bomberna regnade runtomkring.Splitter regnade över hela fartyget hon fcik 157 hål, det brann här och var. Bländad av ljuset från hela East India Dock i lågor skulle kapten Olsson rusa ner under däck för att se hu hårt det hade tagit.Han törnade mot en halvöppen dörr och hans ena öga klöbs som med en kniv. Men Mergus klarade sig. Den 9.4.40 hade kapten Olsson varit gift i 12 dagar. Nu kom han utanför spärren utan möjlighet

MERGUS 19.3.41

att träffa sin unga hustru. Efter 2 år fick fru Ally Olsson nöjlighet att medfölja ett kurirplan till England. Där gick hon ombord på Mergus och delade helvetet med sin man till krigets slut, i tre och ett halvt år Hon har sett skepp brinna och sjunka och män guppa på vattnet under förtvivlans skrik på hjälp. Vid livbältena var en röd lykta fäst. 100 röda punkter som guppade och skrek imörkret , det är hennesspeciella mardröm. Det var inget ovanligt att hälften av båtarna i en konvoj strök med. Men en lycklig stjärna hade parkerat överx Mergus och kapten Olsson.En gång då konvojen skulle gå in i Themsen tog en annan båt Mergus plats i kolonnen. Olsson tog det lugnt och slöt upp efter inkräktaren. Strax därpå sprängdes det fartyget av en magnetmina. - Redaren för Mergus hade sagt till Olsson att " Den som klär skott för oss i svåra tider, den skall vi inte glömma." Olsson såg fram mot krigets slut och det tantiem han ansåg sig ha rätt till. Kriget tog slut. Rederiets representant i London hyllade Johan Olsson, representanter för svenska legationen gav uttryck för sin beundran och landets tacksamhet, Engelska regeringen visade sin uppskattning, men något tantiem blev det inte. Mitt i allt detta kom ett telegram från Brunkman i vilket Olsson och hans besättning blev uppsagda. Hur det var så fick Olsson föra Mergus hem till Göteborg där hon skulle repareras för pengar som engelska staten betalat ut. När Mergus var klar att börja fredstrafiken fick Olsson ett telefonsamtal från Brunkman;" I övermoron kommer den nye befh, var god installera honom." - "Men jag då?" sade Olsson. - " Ni skall få det första vikariat som blir ledigt." - Det var den bittraste dagen i hans liv. Nu har det gått 16 år och han har ännu inte hört av Brunkman med något erbjudande om ett vikariat. Den befh som tog över Mergus 1945 var aktieägare i rederiet och hade varit iland under kriget. Som enögd kapten var Olsson efter kriget inget värd på arbetsmarknaden. Vad han uträttat under kriget, det ryckte alla på axlarna åt. Drömmen om ett tantiem och en ny framtid iland med sin modiga hustru fladdrade bort redan 1945. Båda säger de något som är en förkrossande dom över vårt välfärdssverige; " Konvojåren var vår lyckligaste tid."

((Sammandrag av en artikel av Rune Moberg))

HISTORIK Egna noteringar

Lastångare på 1406 brton byggd 1906 vid Laxevaags Mek.Verksted i Bergen av stål. (Ex Stig Gorthon) L 78,4 B 11,6 Tillhörig red AB Brubor (R. Brunkman) i Hälsingborg som inköpt Stig Gorthon 1928 från red AB Gefion (Esbjörn Gorthon) i Hälsingborg, vars efterträdare med detta namn blev minsprängd den 5.7.41. - Extended Bridge-typ med lucka 1 i brunn, 2 master,

MERGUS 19.3.41

4 luckor, häckatre, hög svart skorsten. 2350 dw. 604 ihkr. Mergus lämnade Göteborg i slutet av mars 1940 för en vanlig resa till England, befh Johan Olsson, Råå, men den 9.4.40 stängdes vägen hem och Mergus fick gå i 5 år i kustkonvojer för Ministry of War transport. De 2 första åren var värst. Tyskt flyg var ett ständigt hot, dag som natt. Var fjortonde dag anlöptes London och det var där kapten Olsson blev av med ena ågat den 19.3.41. Mergus var nära katastrof många gånger men klarade sig. Tyska plan kunde obemärkt glida in som eskort till en konvoj utan att någon misstänkte något för att så plötsligt störtdyka och fälla sina bomber. Svenska båtar som inte hade någon beväpning var omtyckta och ofarliga måltavlor. Det var aldrig någon riktig ro och vila under dessa 2 år, varken dag eller natt, aldrig någon möjlighet till sammanhängande sömn. Det var på nätterna som flyget var mest aktivt. Hösten 1942 kom kapten Olsson fru över med ku plan och var sedan med sin man ombord på Mergus ända till Mergus kom hem till Sverige i slutet av juli 1945. - I april 1951 såldes Mergus till red AB Väring (Helge Johnsson) i Hälsingborg och fick namnet Väring Priset var 950.000 kr. Den 22.9.55 såldes Väring på ex auktion i Landskrona för 325000;- till red AB Signe (John Andersson) i Hälsingborg. och fick namnet Signe. Efter 2 års uppläggning i hemmahamnen uthyrdes Signe i dec 59 som spannmålsupplag för Foderkompaniet i Hälsingborg. Den 11.12 59 vattenfylldes Signe vid Kajen och satte sig trött i dyn. 1600 ton spannmål förstördes, endast 160 ton överst i luckorna kunde räddas. Orsak var att en oyät ventil till cirkulationspumpen kommit under ytan då fartyget lastades med spannmål . I slutet av januari 1960 såldes Signe för 182700 kr till Vereenigde Utrechstse Ijserhandel NV i Utrecht ochhämtades 20.2.60 i Hälsingborg av en holländsk högsjöbogserare för en sista färd till Utrecht där skrovet skulle användas som läktare.

Krigshavarier se Mergus 2.11.40
-"- 10.4.41
-"- 24.11.44
-"- 24.3.45

BIRGITTA 20.3.41

OBETYDLIGA BRANDSKADOR UNDER JÄTTERAID MOT LONDON - 122292 brandbomber.

Journalutdrag

Tors 20.3.41 I London. Börjat lossningen kl 08.00 .Kl 11.30 var fartyge loss. Under natten föll 3 brandbomber på Birgittas däck varvid 2 luck-presenningar sönderbrändes. En brandbomb föll på salongsdäcket om STB och studsade sedan in i isboxen där en del köttvaror blev fördärvade.
(Osignerat utdrag ur besiktningsinstrument 1945)

Historik

Se Birgitta bombning 5.7.41

Egna noteringar JÄTTEBRANDRAID MOT DOCKORNA

Flyglarm gavs kl 20.10 ons 19.3. Kort därpå lystes dockorna längs Themsen från London Bridge ner till the Thames loop upp av fallskärmsljus och 20.4 föll de första bomberna. Fram till kl 01.58 tors 20.3 fällde 480 tyska pla 470 ton sprängbomber, däribland fallskärmsminor , och 3397 kanistrar med totalt 122.292 brandbomber - det största antalet vid en enda raid dittills över dockorna, arbetardistrikten, varven och industrierna på båda sidor av Themsen, inklusive centrala London. De främst drabbade dockorna var St Katherine & London Docks, Royal Victoria, Royal Albert och King George V Docks. 1881 större och mindre bränder startades varav 3 jättebränder, 10 mycket stora och 53 mycket allvarliga bränder i bl.a Beckton Basworks där 2 gasklockor flög i luften kl 23.57 i en exlosion som lyste upp hela Londo Överallt övertändes hamnmagasin, förråd och fabriker och minbomberna blåst bort flera kvarter där de föll. Enbart i Westham dödades 150 människor. I Poplar, där allt lades i ruiner, dödades 44 kvinnor och barn i ett skydd rum. Luftvärnsbatterierna i London Inner Artillery Zone sköt spärreld med 4689 granater, och Antiaircraft Commands batterier i Harwich, Medway, Essex Solent,Thames, Brooklands, Slough, Dover och Cardiff förbrukade denna natt 7500 granater. Fighter Caommand sände upp 72 Spitfires men inga nedskjut-n ingar rapporterades. 631 dödsoffer kund inräknas enbart i Londonområdet. Gasdistributionen i London bröt samman och kaos skapades i många distrikt. I slutet av raiden fällde planen sina bomblaster över de största brandom-rådena. Nästan alla dockor i London skadades,värst i de östra och sydöstra förstäderna, med helt sönderslagna dockportar, kranar och järnvägsspår förutom alla utbrända magasin. - Bränder rasade ännu på kvällen den 20.3 då en ny bombraid satte in kl 20.50 men den varade bara till 21.55 och endast 32 plan fällde 24 ton sprängbomber inkl 6 fallskärmsminor samt 4824 brandbomber. Kvällens stora raid drabbade Plymouth.

BIRGITTA 20.3.4I

Londonraiden den I9-20.3 fick östkusttrafiken att avstanna i över 2 veckor. The Royal Group of Docks in the Pool of London, redan handikappade av minor i Themsenmynningen, återhämtade sig aldrig helt från de skador bombningarna vållat. Många dockor skadats så att de inte kunde användas. Tre fartyg låg instängda för månader framåt i en docka, nämligen Nailsea Meadow på 4962 brton, Lindenhall på 5248 ton och Telesfora de Larrinaga på 5780 ton.

==

SKNEIII I98

Kollisionsskadad 4.3.4I

4.3.4I i konvoj London-Hartlepool kolliderade Birgitta i tjocka med ss Blairnevis av Glasgow. Befh S.Sandberg. Intensiv tjocka hade inträtt kl I0.20, mistsignaler avgavs och fog-buoy utsattes. Kl I0.50 uppfattades signal från konvojledaren att vara klar för ankring varför loggen inhalades och order gavs att hala in dimbojen. Farten nedsaktades för att undvika kollision med ss Czestochova av Gdynia som gick närmast för över och var mycket nära. Samma kurs hölls, NW½ W. Akterut något om BB siktades i tjockan ss Sodality av London. Plötsligt kom ett annat fartyg, Blairnevis, med god fart upp akterifrån. Kollision syntes överhängande .Full fart fram gavs i maskin men Blairnevis fart var för hög och hon törnade på Birgittas SBB låring kl II.05 och spräckte 3 plåtar, ramonerade räcket på poopen och slet sönder en livboj. Birgitta saktade ner igen och resan fortsattes. Ankrade på Hartepools redd 5.3 och var kl II.I5 förtöjd vid kaj. Vid Hight Court of Justice frikändes båda fartygen och uppgörelse följde på basis " No negligence."

Historik se 5.7.4I

STEGEHOLM 21.3.41

UTGÅENDE LEJDFARTYG BESKJUTET AV FLYGPLAN I STORM OCH HÖG SJÖ W. FLORÖ.

Journalutdrag

Ons 19.3.41 kl 12.10 avgått från Göteborg med full last av styckegods och fri lejd beviljad av de krigförande makterna, destinerad till New York.

Fre 21.3 kl 10.10 f.m på lat N 61° 31′ - long O. 3° 10′ ha vi blivit beskjutn av ett flygplan med kulsprutor från låg höjd och på nära håll. Ingen av de ombv skadades menkulorna åstadkom en del skador på överbyggnaden mm Efter beskjutningen avlägsnade sig planet i riktning mot Norska kusten och försvann i en disbank. Fartyget låg för tillfället mot vind och sjö i storm och hög sjö, stävande med 5 knop rv 348.

Tis 1.4 kl 13.05 ankrat vid Fairway Buoy för tjocka, BB + 60 famnar. Kl 16.15 lättat ankar och fortsatt. Kl 17.10 anlänt till New York och ankrat iutanför karantänsstationen.

Ons 2.4 06 lättat ankar och fortsatt. 08.15 förtöjt vid Pier 65 West.

New York 5.4.41
Carl Willman
Befh

Rederiet till SKN 18.4.41

Vi citera härmed ett brev daterat den 4.4 som idag ingått från befh på m.s. Stegeholm ;" Den 19.3 kl 12.10 avgick vi från Göteborg och den 21.3 kl 10.10 f.m på alt N 61° 31′-long O 3° 10′,blev fartyget beskjutet från luft av flygplan med kulsprutor .Kulorna haglade ner över fartygets överbryggnad och anställde skador på såväl trä- som stålskott etc. Dessa torde vi själv provisoriskt återställa, ineg reparationshjälp från land nödvändig,inget inverkar på sjövärdigheten. Vid tillfället rådde storm och dålig sikt och planet, som kom österifrån, kom så hastigt över oss att ingen av oss som voro p däck hann taga skydd, men som genom ett under blev ingen skadad av de ombv.

Avsikten är attx omskrivna skador skola permanent repareras efter farty ets återkomst till Sverige.

Högaktningsfullt
Svenska Amerika-Mexicolinjen

Brev till envoyén Arvid Richers,Berlin ,dagtecknat 17.4.41
från chefen för UD;s handelsavd.Byråchef Nils Wehrle

Enligt uppgift från Svenska Lastkommittén i NewYork - vilken som bekant sorterar direkt under beskickningen i Washinton och står under ledning av. handelsrådet Harry Ericsson - har befh på ms Stegeholm - ett av de fartyg som avgått från Göteborg enligt överenskommelsen - uppgivit att fartyget den 21 mars kl 10.10 på lat N 61° 31′ - long O 3° 10′ beskjutits med kulsprutor av ett flygplan vars nationalitet icke kunde fastställas.Flygplanet hade kommit från och avlägsnat sig i riktning mot Norska kusten.Ett stort antal

STEGEHOLM 21.3.41

träffar hade noterats på fartyget men ingen person blivit skadad.Tyska vederbörande i N.Y torde av befh ha informerats härom.

Jag får anhålla att Beskickningen i anledning härav ville hos Tyska vederbörande begära undersökning samt, därest flygplanet kan konstateras vara tyskt, begära förklaring.Incidenten inträffade, som du ser, före kungörandet av det nya Tyska operationsområdet. Sthlm 17.4.41

(Kopia överlämnad för förtrolig kännedom till bankinspektör Lindeberg,SKN.)

Fotnot; Berlin proklamerade den 26.3.41 havet runt Island som del av spärrzonen runt de Brittiska öarna med nordgräns vid Grönlands 3-milsgräns. Alla fartyg inom denna zon löper risk att sänkas.

UD-H-1376

Ch.telegram till UD från N.Y-legationen

482 Daa tyskarna anl. intervjuen besks.ch.zacfc gjort foerfraagan hos befh i saken meddelas Stegeholm zbaz mars kl zakakz paa lat.N zfac gr zcaz min long zkcz gr zakz min beskjutits med kulsprutor av oidentifierat flygplan som naermat sig och avlaegsnat sig i riktning norska kusten pkt manga traeffar paa fartyget men ingen skadad = Swedel

((Siffrorna skall i tur och ordning vara 126, 21, 10.10, 61, 31, 03, 10)

Förfrågan i Berlin 21.4.41 UD H 1377

21.4. överlämnade beskickningen i Berlin till Geheimrat Rüter i Auswärtiges Amt en Aufzeichnung med hemställan om utredning huruvida det varit ett tyskt plan som beskjutit Stegeholm den 21.3. Samtidigt riktade flygattachén till Luftfahrsministerium motsvarande framställning.

((Tyskt svar finns inte på UD H-1376-77))

Stegeholm ubbytesbåt för Vasaholm. Egna noteringar

Stegeholm hade då hon löpte ut från Göteborg mot NY en last krigsförsäkrad för 5.500.000 kr,bestående av papper, separatorer, dammsugare,Orreforsglas, tändstickor, kullager, räknemaskiner, rakbladsstål, sågblad mmmm Stegeholm fick klarsignal att avgå sedan ms Vasaholm kommit in.Vasaholm skulle sedan ha löpt ut igen som utbytesbåt för ms Kexholm,men Kexholm sänktes av tyskt flyg vid Färöarna den 12.4.41. Berlin godkände 6.5.41 att m/t Capella fick avgå från Göteborg som utbytesbåt för Castor fastän Castor aldrig anlänt till Göteborg. Castor torpederades av en tysk ubåt i Atlanten den 31.3. på väg till Göteborg med oljelast för Svenska Staten.

24.2.42 BOMBAD IGEN VID FÄRÖARNA

STEGEHOLM 21.3.41

Besiktningsrapport 14.11.41

Ingeniör Sten Haegers besiktningsrapport,Göteborg 14.11.41,upprättades efter besiktning vid Götaverken varvid Heger noterade följande ;
En del skador konstaterats på kommandobryggan, i promenaddäck, shelterdäc samt på poopen,varjämte STB och BB livbåtar skadats.
På bryggan kulhål i en teakstötta och en bräda på BB bryggvinge och i 2 bräder på STB bryggvinge samt i 2 fönsterbågar (glasen förnyats i NY).
Nåra kulhål i STB livbåt.
4,5 löpmeter ny bordgång måste tillverkas och insättas i BB livbåt och 2 flyttankar lagas.
Butsning av div. hål i däckshusskotten och målning av skador på färgen å däckshuset. Skador på 4 paneler i STB gång på promenaddäck, putsning av div hål i skottet, hål i en teakdörr, 3 kulhål i en trappa, färgskador.
Ledstången till STB trappa på shelterdäck avskjuten,likaså ledstången til BB trappa. Div hål i skottet till däckshuset vid köket och kontoret.
Kontorets dörr sönderskjuten.Kulhål i en värmeledningskåpa. En stötta i BB gång genomskjuten. Kulhål i en teakdörr i poophuset och i teaktrappan intill ~~xxxxxx~~ dörren. Hål i skottet till wc;t i poophuset och i en WT dörr. Hål i aktern på Sievertsbåten som stod på akterdäck. Rispor i färge på poophuset. Flera ventiler spräckta.

Assurans

28.11.44 insände rederiet sin generalräkning till SKN enligt vilken Götaverken reparerat beskjutningsskadorna från den 21.3.41 för 980 kr var av 645;- för träarbeten och 335;- för järnarbeten,samt för 165 kr reparer at en räddningsflotte och tätat ett plåtfat till dito,vartill Broströms Linjeagentur till Stegeholm levererat den 22.9.41 6 st oljerockar =150 kr
-SKN ifrågasatte 13.12 44 i brev kostnaderna för flotten och oljerockarna " vilka icke kunnat inpassas på något till Nämnden rapporterat haveri".
Rederiet svarade 18.12.44 att skadorna på flotten och oljerockarna uppkom den 21.3.41 vid beskjutningen men upptäcktes först långt senare varefter flotten reparerats i mars 42 vid Göteverken.
SKN 23.12 44 ersatt med 1531;08.

Egna noteringar Historik

Motorfartyg på 4261 brton byggt 1939 vid Götaverken i Göteborg av stål.
L 132,7 B 17,4 Tillhörigt AB Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg
Sjösatt 9.8.39 vid Lindholmens varv som byggt skrovet på uppdrag av Götaverken. Lev 21.10.39 från Götaverken. Systerfartyg till Vretaholm,lev. 18.11.43. Shelterdäckat med lång back, 5 luckor, 2 master, 3 par bompålar och en förnämlig mindre passagerarinredning. En 8-cyl.2-takts enkelverkad 6400 ihkr Götaverkenmotor av en nykonstruktion av vilken tidigare en moto

STEGEHOLM 21.3.41

installerats i norska ms Dicto, lev jan 39. 7350 dw. 15 knop på full last. - Då Stegeholm 19.3.41 löpte ut från Göteborg ,vitmålad och med flaggor och neutralitetsmärkningar från för till akter,var hon vårt lejdfartyg nr 4 sedan Remmaren som nr 1 avgått från Gtbg 1.1.41 dest. till Buenos Aires. Däcket blev ärrigt av beskjutningen den 21.3 som kom fullständigt överraskande. Passagerarna satt vid frukostbordet och hörde motorbuller och smatter från automatvapen. Då de kom ut på däck var planet försvunnet. Stegeholm kom tillbaka till Göteborg 31.7.41 från NY med styckegodslast, och då avgick Vasaholm som utbytesbåt mot Rio/Santos. Den 7.10.41 löpte Stegeholm ut igen mot Rio sedan Capella kommit in. Den 5.1.42 löpte Stegeholm åter in i Göteborgs hamn med full last av kaffe, fodermedel,hudar och styckegods från Buenos Aires. -Nästa utresa 21.2.42 mot Rio blev Stegeholm vid Färöarna bombad och beskjuten at tyska plan men kunde fortsätta sin resa.(Se 24.2.42) Hon återkom till Gtbg 16.5 42 från Buenos Aires,löpte ut 6.7 och kom tillbaka 18.9.42 med 5000 ton bomull från Santos och 2000 ton kaffe. Hon var då lejdbåt nr 79 sedan trafiken börjat 1.1.41. Nästa resa skulle inte bli komplikationsfri. Stegeholm gick ut 1.11.42 fr.Gtbg och avgick efter lastning i B.A. hemåt den 2.1.43 men den 15.1.43 stoppade tyskarna lejdtrafiken tills vidare som en bestraffning för att svenskarna låtit norska kvarstadsbåtar göra ett utbrytningsförsök genom Skageracksspärren för att nå England. (Dicto,Lionel m.fl) Stegeholm blev liggande i 2 månader i Horta på Azorerna, sedan 2 månader i Lissabon där en del last måste lossas för att inte bli förstörd. Först den 18.5.43 kom klarsignal för fortsatt hemresa och Stegeholm kom 2.6. 43 till Gtbg med last av 6000 ton jordnötter,fodermedel mm, 1944 blev det mest framgångsrika och helt förlustfria året för lejdtrafiken. 77 fartyg kom in ,däribland Stegeholm 29.3.44 från New Orleans med last av tobak,Kopra mm Stegeholm löpte ut igen till B.A den 6.5.44. De fartyg som kom in sporadiskt efter jan 45 markerade en tid av väntan på krigets slut . - Den 28.7.45 avgick Stegeholm från Gtbg till NY för första gången efter kriget och återupptog därmed de svenska postförbindelserna med USA. 31.8.45 lämnade hon Montreal för Gtbg som första svenska fartyg från Kanada till Sverige efter kriget. Stegeholm gick sedan för SAL till jan 1963 då hon övertogs av Svenska Orientlinjen och fick namnet Grekland. Den 10.6.53 utbröt eld ombord då Stegeholm var på resa Tampa-Montreal och befann sig 65' SW Fort Meyers,Florida. De 36 ombv måste gå i båtarna och fartyget utbrändes helt midskepps men blev bogserat till B&W i Köpenhamn 14.8.53 och där återställd i ursprungligt skick så att hon kunde fortsätta i 10 till för SAL i USA-trafiken.

(24.2.42 Fyrväktaren)

NORMANDIA 22.3.4I

BOMBAD I ROTTERDAMKONVOJ MEN INGA SKADOR SPECIFICERADE.

Journalutdrag

Lör 22.3 4I på resa Rotterdam-Göteborg med full last av kol och Koks anfölls konvojen kl I3.45 av ett Engelskt bombplan som fällde 5 st bomber vilka exploderade I50 -200 meter från fartyget. Kl I8 samma dag sänktes genom beskjutning av förpostbåtarna 2 drivminor på BB-sidan. Vid de häftiga explosionerna c;a 300 meter från fartyget skakades dett våldsamt.

Tis 25.3 under bunkring i Brunsbüttel upptäcktes en skarp buckla om BB strax akter om lastmärket och i höjd med huvuddäck,troligen orsakad av kringflygande min- eller granatdelar. Reservation för ev ännu ej upptäckta skador.

Göteborg 28.3.4I

Olof Lindén, Ie styrman — Curt Löfquist, 2e styrman — Arnold Addison, Befh

===

Skador & assurans

Journalutdraget sänts till SKN av rederiet 5.4.4I med fotnot att fartyget f.n. ligger i docka vid Eriksbergs varv i Göteborg.
Dockning och reparation kostat 5944 kr, enligt SÅAF;s utredning 8.8.4I. SKN ersatt till fullo ävensom 758;48 för andel i mat-& månadspengar under reparationstiden i Göteborg April 4I samt ii4;- för besiktning och i20;- för bogsering. Ingen skadespecifikation.

===

Historik/

Se II.8.43 -kollision.

Normandia bombades ytterligare 5 gånger under kriget och var tre ggr nära minsprängning. Se; 23 juni 42, 27.II.42;I8.II,43,II.I2.43 och 5.8.44 flygraider och I8.2.43, I5.4.43 & 6.3.44 minskakningar.

HEMLIG

TROLLEHOLM 25.3.41

SÄNKT AV HJÄLPKRYSSARE THOR - BESÄTTNINGEN I TYSK FÅNGENSKAP I 4 MÅNADER.

AB Svenska Amerika-Mexicolinjen,Gtbg, 28.5.41 i brev till KK

MS Trolleholm.

Vi vilja härmed meddela, att vi på olika sätt sökt komma i förbindelse med ms Trolleholm. sedan fartyget den 8 mars avgick från skotsk hamn destinerat till Kapstaden, vilket emellertid tyvärr icke lyckats.
Vi erfara nu från Kungl. UD att departementet genom beskickningen i London erhållit ett meddelande som går ut påatt ms Trolleholm av vederbörande Brittiska myndigheter betraktas såsom förlorad. Dessutom uppgiva våra egna London-representanter att fartyget siktades sista gången den 8.3 , det vill säga samma dag som det svgick från Skottland.
I dagarna ha hemmavarande anförvanter för oss företett brev från ombord-anställda vilka uppgiva att besättningen skulle vara räddad och befinna sig i ett tyskt fångläger i södra Frankrike, varför allt synes tyda på att ms Trolleholm antingen krigsförlist eller också på annat sätt genom krigs-handling gått fölorad för rederiet. Undersökningar pågå för närvarande för att utröna de närmare omständigheterna i samband härmed, och så snart resultat föreligger skola vi underrätta KK. Högaktningsfullt

E Carlsson

VD, S.A.M.-linjen

UD till KK ,Sthlm 20 juni 1941

Härmed har jag äran meddela, att UD från beskickningen i London mottagit ett telegram av innehåll att i Göteborg hemmahörande ms Trolleholm - reg.nr 6823 - förolyckats. Jag får tillägga att fartygets besättning - enligt till rederiet ingångna upplysningar - synes vara räddad.

J.Setterwall

Den 13.7.41 översände rederiet från Göteborg till KK

Rapport om sjöolycka

Avgick Oban lör 8.3.41 destinerad till Cape Town & Port Said. Rumslast av kol och styckegods, c:a 5900 ton. Lastrummen fulltrimmade.(Inget djupg.) 31 ombv. - Krigsförlist tis 25.3 kl 17.28 på lat N 9 -long W 27. Laber bris, någon dyning, god sikt. Befh hade befälet. Ie styrmans vakt. Skepps- och maskindagböckerna samt övriga handlingar beslagtogs av det tyska krigsfartyget. Göteborg 23.7.41

Hasse Kahl

Befh

TROLLEHOLM 25.3.41

Redogörelse

Trolleholm avgick från Oban i Skottland lördag 8.3.41 kl 08.30 med last av 5300 ton kol och c:a 600 ton styckegods, desinerad tlll Port Said via Capetown. Fartyget avgick tillsammans med andra fartyg för att möta konvoj i Irländska Sjöm.Konvojen påträffades på e.m samma dag och resan fortsatte i konvoj till lördag den 15.3 på c:a lat N. 44 - long W 19, då fartyget erhöll order från konvojledaren att fortsätta ensamt till destinationorten. Resan fortgick under växlande vind- och väderleksförhållanden till tisdag den 25.3 då kl 17.10 ett fartyg siktades i horisonten c:a ett streck om STB. Kursen ändrades omedelbart 5 streck BB hän för att om möjligt utröna om det var fråga om ett krigsfartyg. Det andra fartyget ändrade dock till synes inte sin kurs. När det mötande fartyget kommit c:a ett streck akter om tvärs om STB girade det helt plötsligt STB hän och hissade samtidigt signanler och den tyska krigsflaggan.Signalerna utgjorde en uppmaning att stoppa omedelbart, att ej begegna radion och att en båt skulle sändas över. Trolleholms maskiner stoppades omedelbart kl 17.28.När Trolleholm då svängde upp mot vinden avlossades ett varningsskott som slog ner i vattnet tätt vid STB bog. En motorbarkass med 2 löjtnanter, en läkare och 14 marinsoldater kom långsides Trolleholm och maskinrummet besattes omedelbart av tyskarna. En löjtnant begärde att få se skeppspappren och då han konstaterat att det gick för engelsk räkning signalerades detta tilll det tyska krigsfartyget. Order kom omedelbart tillbaka att Trolleholm skulle sänkas och besättningen, 31 man, tas ombord i krigsfartyget. En del av besättningen beordrades till STB livbåt för att sjösätta denna, de övriga beordrades hjälpa till att bära upp potatis från proviantförrådet. Halva besättningen tillsammans med provianten togs omedelbart över till krigsfartyget. Motorbarkassen, som bogserade livbåten över till krigsfartyget, återkom sedan för att hämta resten av besättningen. Omkring kl 17.50 stoppades fartygets hjälpmaskineri av övermaskinist Rogstrand. Tyskarna lät skära upp samtliga luckpresenningar och öppna luckorna, BB livbåt slogs sönder, flottarna på däck surrades för att inte flyta upp och deras flyttankar slogs sönder , livbojsljus, överblivna livbälten och namnbräderna från bryggan kastades ner i maskinrummet.Därefteranbringades sprängladdningar i rummen och under vattenlinjen på fartygets utsidor. Kl 18.10 hade hela Trolleholms besättning lämnat fartyget.Så fort de kommit ombord på krigsfartyget fördes de ner under däck varför något vittne till fartygets sänkning ej finnes.Positionen vid uppbringningen var N 9 - W 27. - Besättningen kvarhölls sedan i det tyska krigsfartyget, mestadels under däck, i 19 dygn, fram till den 13.4 Under denna tid var fartygetinvecklat i strid med en engelsk hjälpkryssare som sänktes. - Den 13.4 överfördes Trolleholms besättning till ett annat

TROLLEHOLM 25.3.41

tyskt fartyg som den 23.4 kom in till La Pallice . Besättningen transporterades sedan till ett fångläger utanför Bordeaux och vistades där i 17 dygn. Den 12.5 transporterades samtliga till ett fångläger i Tyskland och anlände dit den 16.5. Hela besättningen, utom en engelsk undersåte, frigavs den 16.7 och transporterades till Bremen. Där kvarhölls av okänd anledning 4 norrmän som tillhört Trolleholms besättning. Övriga hemsändes från Bremen med Grängesbergsbolagets ms Luossa som anlände till Hälsingborg den 19.7. Hela besättningen avmönstrades i Hälsingborg den 21.7.
Skepps- och maskindagböckerna samt övriga fartygshandlingar beslagtogs ombord å det tyska krigsfartyget.

Göteborg 23.7.41

Iwan Sjögren
Ie styrman

R. Rogstrand
Övermaskinist

Hasse Kahl
Befh

KK memorial 26.8.41 — Ej för publicering
Nr 106 H

Orsak: Kriget. — Ex officio
Bo Bergström

7

Crew List (Sammanställd av alla tillgängliga uppgifter från SKN, UD, KK, Pressen etc)

Befh Hasse Wilhelm Kahl, Bremergatan 17, Kalmar, 21.9.01 Motala (10.1.40)
Befh 10.1.40, tidigare Ie styrman ombord. (Trolleholm avgick 12.1.40 från Gtbg för sista gången)

Ie styrman Iwan Gerhard Sjögren, Slottskogsgatan 60:gtbg, 4.12.03 Undenäs
(25.1.41 ex befh på Vingaland, sänkt 8.11.40)

2e styrman Emil Josef Sigvard Svensson, Kungsladugaådsg.61, Gtbg, 30.10.09 Löderup
(25.1.41 ex Ie styrman på Vingaland)

3e styrman Erik Johan Anton Enwall, Kalix-Bredvik, 10.5.13 Nederkalix
(25.1.41 ex 2e styrman på Vingaland)

Chief Rutger Lennart Rogstrand, Kungsladugårdsg.107, Gtbg, 24.1.13 Göteborg
(25.1.41 ex Ie mask. på Vingaland)

Ie maskinist Karl Elis Karlsson, Sjömanshuset, Sthlm, 25.11.07 Salem(23.6.4

2e maskinist Johan Elof Falk, Storkgatan 11, Göteborg, 20.8.11 Eda

3e maskinist Karl Lennart Hilmer Petterson, Nättrabyhamn, 10.10.18 Aspö, Blk

Båtsman Yngve Herbert Valentin Borgström, Brunnsgatan 21, Gtbg, 10.7.14 Asarum
(25.1.41 ex Vingaland, sänkt 8.11.40)

Timmerman Ruben Natanael Svensson, Oljekvarnsgatan 22, Gtbg, 17.5.10 Asarum
(25.1.41 ex Vingaland, sänkt 8.11.40)

Matros Nils Gustaf Valdemar Andersson, Töcksmark, 9.3.19 Töcksmark

Matros Johan Einar Marinus Sandberg, Morik, Stockevik, 24.3.17 Stenkyrka
(25.1.41 ex Vingaland)

Matros Erik Rickard Oliversson, Petersberg, Åmål, 2.3.09 Tösse-Tydie
(25.1.41 ex Vingaland)

Lättmatros Kurt O.V. Svensson, Saltvägen 6, Halmstad, 15.3.20 Bossgården i Derremo, Halmstad.

Forts

TROLLEHOLM 25.3.41

Crew list forts

Lättmatros Rickard Fridolf Bernhard Dalstam, Gränum nr 2,Blk, 7.2.20 Gränum.

Lättmatros Fred Gösta I.Johansson, Färjestaden, Öland, 25.11.18 Kastlösa

Lättmatros Olof S.Andersson, Karl Johansgatan 10,Gtbg, 7.5.21 Lerum

X Lättmatros Johan Ystebö, Lindaas,pr Bergen, f- 23 (Kvarhölls Bremen juli 41)

Lättmatros Harald J.Mattsson, Vallmo,Nagu,Åland, 3.3.21 Nagu (Ex Vingaland)

Elektriker Charles Oscar Nyberg, Hornsgatan 71, Sthlm, 18.4.94 Gävle

Motorman Olof Johannes Olsson, Stocken, Ellös, 5.7.13 Morlanda
(25.2.41 ex Vingaland)

Motorman Sven Alfred Gerhard Gustavsson, Svartsö, Skälvik,4.1.21 Värmdö
(25.1.41 ex Vingaland)

Motorman Oscar Ferdinand Holm, Bara, Malmöhus,län, 14.11.09 Bara

X Motorman Rudolf Jörgensen,Salteröd, Arendal, Norge, f-21

X Motorman Henry Mörch-Jacobsen, Kristiansand,Norge, f- 14

X Motorman Knut W.Dahl, Arne Beckers Gate 3,Horten,Norge, f-19
(de 3 ovannämnda norrmännen kvarhölls i Bremen juli 41)

Steward Egon Henry Lundell, Vaksalagatan 53,Uppsala, 18.9.09 Uppsala

Ie kock Karl Mauritz Bengtsson, Wassergatan 20,Gtbg, 20.5.93 Skaftö

2e kock Henrik Olavi Vass, Pihla Jatie 38,Kotksa,1.12.14 Rihimäki

Salongsuppassare Johannes Magnusson, Cederborgsgatan 6, Gtbg, 24.4.98 Villstad

O Mässuppassare Dennis Bell, 16 Bregnall Gardens, Dentonban, Newcastle,f-23
(Kvarhölls i Stalag XB 17 då besättn. frigavs 16.7.41)

11 man av besättningen kom från Vingaland som bombades i brand 8.11.40.

X 4 norrmän i besättningen kvarhölls i Bremen av tyskarna då de övriga hemsändes till Sverige med ms Luossa som kom till Hälsingborg 19.7.41.

I trolleholms crew list figurerade då även :

Timmerman Fritjof W. Isaksson, Åkarensgatan 14,Gtbg, 17.12.80 i Göteborg som inte ingår i Trolleholms besättning. Han kom från engelska m/t Athelfoam på 6554 brton som på resa i barlast Liverpol- Pastelillo blev sänkt med artillerield av slagskeppet Scharnhorst den 15.3.41 på N 42 - W 43 25′600 miles off Nova Scotia. 2 av besättningen dödades, övriga 45 inkl Isaksson togs ombord på Scharnhorst som krigsfångar.

O Trolleholms engelska mässuppassare fick stanna kvar i lägret utanför Bremen som krigsfånge... Isaksson frigavs tillsammans med svenskarna i Trolleholms och Sir Ernest Cassells besättningar, 26 plus 23 man.

Sjöförklaring i Göteborg 24.7.41 kl 14

Sakkunniga lotskapten K.P.Kullander & sjökapten Per Wästgerd:inga frågor.

Befh, Ie styrman, Chiefen,Ie maskinisten, lättmatros Harald Mattson infunnit sig. I övrigt lät icke någon, som saken kunde angå sig avhöra.

TROLLEHOLM 25.3.41

Befh rapport upplästs.

Befh Kahl: Trolleholm tidsbefraktat av Ministry of Shipping och uthyrt til Peninsular & Oriental Steam Navigations Co i Liverpool. Ingen kännedom om lastägare och assuradörer. Besättningen fått medtaga sina nödvändigast klädespersedlar då de lämnade fartyget.Alla åtgärder för fartgets sänknin vidtagits uteslutande av besättningen på det tyska krigsfartyget.

Övriga vittnen viteordat befh skriftliga rapport och lämnat sina personalia till protokollet.

UDHP80c 3515

Ch.telegram London till UD 15.5.41 kl 21.18

(Ankom 06.30 16.5) 968 Regret authorities now consider Trolleholm lost = Swedish minister.

War Risks Office i telegram till SKN 20.5 41

Regret no information concerning vessel named = WRO

Följande odaterade lapp ligger på ss Trione i UD:s HP-file:

(I blyerts påskrivet: reg. ej då datum okänt)

Ej för publicering

Ernst Carlsson meddelade per telefon att övermaskinisten på Trolleholm Rutger Lennart Rogstrand den 26.4. skrivit till sin moder här från "någonstans i Sydfrankrike". Brevet hade befordrats av tysk krigsfångepost. Enligt Rogstrand " mådde vi bra" pch kunde väntas anträda hemfärden om c:a 8 dagar (från den 26 april) Setterwall underrättad för vidare åtgärd.

U

SKNEIII 202

P.M

angående m.s Trolleholm

Kungl. UD.

Den 22.4 telegraferade UD på rederiets begäran till Beskickningen i London med anhållan om uppgift beträffande fartygets position.

Den 28.4 svarade beskickningen att fartyget ej avhörts sedan avgången från Oban den 8.3.41 Under nuvarande förhållanden beräknades emellertid resan taga minst 42 dagar.

Den 16.5 erhöll UD meddelande från beskickningen i London att fartyget ab vederbörande myndigheter betraktades somförlorat.

Den 21.5 anhöll UD på begäran av rederiet att beskickningen måtte söka erfara huruvida Trolleholm siktats avnågot annat fartyg sedan avgången från Oban. Svar härpå ännu ej ingått.

Den 23.5 meddelade direktör Ernst Carlsson i Svenska Amerika-Mexicolinjen vid telefonsamtal med UD att övermaskinisten på Trolleholm, Rogstrand, den 26 april skrivit till son moder i Sverige från "Någonstans i Sydfrank-

TROLLEHOLM 25.3.41

rike" .Brevet hade befordrats med tysk krigsfångepost. Enligt Rogstrands brev " Mår vi bra" och kunde väntas anträda hemfärden c:a 8 dagar senare (Från den 26 april) Sthlm 23.5.41

(Överlämnas för förtrolig kännedom till dir.Rogberg,SKN)

Brev från rederiet till SKN 20.5.41

Vi bedja härmed få meddela att vi icke erhållit några som helst underrättelser från rubr. fartyg sedan fartyget den 8.3 avgick från Oban i Skottland. och de efterforskningar som gjorts tyda på att man med största sannolikhet får räkna med att fartyget är borta med man och allt. Vi ha idag från våra representanter i London ,J.E.Hyde & Co, erfarit att fartyget icke siktats sedan den 8 mars, d.v.s samma dag det avgick från Oban. Rederi AB Transatlantics kontor i Kapstaden har på förfrågan uppgivit att fartyget ursprungligen väntades dit den 10 april. Vi hava jämväl via Göteborgs Radio anmodat befh att giva sig till känna, men något svar har icke ingått. Allt synes tyda på att fartyget gått under genom krigsförlisning och vi närsluta den för detsamma utfärdade krigsförsäkringspolisen nr 17933, vederbörligen endosserad. Försäkringssumman, kronor 2.875.000, emotses tacksamt i vanlig ordning.

SKN svarat rederiet den 23.5.41

"Vi skola i England söka erhålla närmare upplsyningar i saken och inhämta War Risks Office ståndpunkt till frågan huruvida krigsförlisning kan anses föreligga, varefter vi skola återkomma."

Rederiet återkommit i brev till SKN 28.5

I anslutning till vår skrivelse av den 20 ds vilja vi härmed meddela att hemmavarande anförvanter till de ombordanställda på ms Trolleholm sedan oss för oss företett brev de mottagit från dessa, vilka uppgiva att besättningen skulle vara räddad och nu befinna sig i ett fångläger i södra Frankrike. Även detta synes alltså tyda på att ms Trolleholm krigsförlist eller på annat sätt genom krigshandling gått förlorad för rederiet, men undersökningar pågå för närvarande för att utröna de närmare omständigheterna i samband härmed. Så snart resultat föreligger skola vi underrätta närmare.

SKN svarat rederiet 11.6.41

I anslutning till vårt aktningsfulla av den 28.5 bedja vi härmed endast få meddela att någonting nytt fortfarande icke föreligger beträffande ms Trolleholm.

Rederiet till SKN 23.7.41

Sedan besättningen på Trolleholm nu återkommit till Sverige kommer sjöförklaring om fartygets krigsförlisning att äga rum torsdag 24.7.kl 14 å Göteborg

TROLLEHOLM 25.3.41

Rådhusrätts 2dra avd, varom vi icke velat underlåta att meddela Nämnden
(4.8.41 översände rederiet protokollet till SKN)

Assurans & effekter

SKN 7.8.41 utbetalat till rederiet 2.500.000:- samt en revers på 375.000:- som löstes 30.8.41 = totalt 2.850.000 kr
SKN 23.10.41ersatt rederiet med 17938 kr för effekter.
Effektlistorna ger klarhet ifråga om de 4 i Bremen kvarhållna norrmännens öde. De har alla fyra utkvitterat sine effektersättningar i Norge:
Motorman Knut W.Dahl fick 337:50 från rederiet 8.10.41 .Skrivit sin lista i Horten utan datum.
Motorman Henry Mörch-Jacobsen fick 337:50 den 8.10.41, skrivit listan 6.8 i Kristiansand.
Motorman Rudolf Jörgensen skrev listan i Salteröd per Arendal 6.8 och han kvitterade ut 337:50 där den 3.11.41
Lättmatros Johan Ysteböe har daterat sin lista NewYork 18.11.40 och fick ut 450:- den 28.10.41 i Lindås,Bergen
Mässuppassare Dennis Bell enligt lös lapp kvar i Tyskland som krigsfånge. Hans ersättning 337:50 innehållits t.v av SKN
Listorna i övrigt skrivna i Göteborg 23-24.7.41.
Befh förlorat kläder för 2082:- SKN vägrat ersätta hans radio 420:- och räknemaskin 180:-
Ersättningarna utgått enligt lag.
2e kocken Vass förlorat för 833:-, fick 550:- 27.8 genom Finska legationen i Göteborg

---

UD HP 1673 Sv. krigsfångar.

Bekräftelse i Berlin först 27.6.41

AtttTrolleholms besättning befinner sig i samma läger - Sandborstel- som folket från Sir Ernest Cassel fick svenska legationen i Berlin bekräftat först den 27 juni 41 i ett brev från konsul Kellner i Bremen.
(Se: Sir Ernest Cassel: UDHP 1673)

Brev från rederiet till BD, daterat Göteborg 1.7.41

m.s Trolleholm

I anslutning till tidigare brev beträffande ms Trolleholms besättning,som nu befinner sig i ett fångläger i Tyskland, vilja vi meddela att vi varit i tillfälle att taga del av ett brev, avsänt från Stalag XB,Deutschland, av motormannen Sven Alfred Gustafsson med fångnummer 101666 och adresserat till herr Algot Gustafsson,Skällvik. Vederbörande uppger att man hoppats

TROLLEHOLM 25.3.41

kunna vara hemma i Sverige före midsommar ,men att detta av någon anledning icke kunnat ordnas. Han hoppas dock att han skall komma hem under sommarens lopp. Smatidigt kunna vi nämna att till en anhörig till styrman Iwan Sjögren ingått ett brev daterat i Bremervörde den 6 juni, varför vederbörande synes befinna sigpå denna ort. Sjögrens fångnummer är 101664 och även hans lägerbeteckning är Stalag XB.

Högaktningsfullt
Svenska Amerika-Mexicolinjen

Dito, Göteborg 5.7.41

I anslutning till vår skrivelse av den 1.7 angående vissa brev från ms Trolleholms besättning till anhöriga i Sverige, vilja vi till UD:s ytterligare ledning meddela att den fullständiga adressen till det läger där besättningen f.n. hålles fången, synes vara:
"Mannschaftsgefangenenlager XB in St.Boostel, post Bremervörde."
(Se iövrigt Sir Ernest Cassel 16.4.41)

Matros Johan Sandberg,Bleket, berättar: T.Fredh

(T.Fredh: "Utanför spärren, del 3" (Lysekil 1983)

Sedan man lämnat konvojen utanför Gibraltar gick resan söderut, när man en dag frånbryggan såg en liten prick vid horisonten. Kapten Dahl och Ie styrman Sjögren började ana oråd och gav order att livbåtarna skulle fyllas med extra proviant. Trolleholms besättning samlades på däck för att se om det främmande fartyget betyyde frihet eller fångenskap. På 700 meters avstånd hissade det främmande fartyget hakkorsflaggan på förmasten och sköt ett prejningsskott. Lite senare kom en motorbarkass med officerare och ett dussin matroser. Officerarna gick upp på bryggan och signalerade till Thor.Därefter ställdes Trolleholms besättning upp på däck. " Det betyder slutet, mina herrar," sade av av officerarna när han fick reda på att Trolleholm gick för England och att lasten var för Egypten. Trolleholms besättning togs över till Thor där man smalfilmade sjömännens ankomst. Kaparen var utrustad för att ta emot krigsfångar. Detfanns skåp,hängmattor, bestick och anslag med förhållningregler där det mesta verkade vara förbjudet. Marinradion spelade marscher under däck. Innan tyskarna sänkte Trolleholm rev de ner namnbrädor, slog sönder lastrumsluckor och stal all whisky ochpotatis som fanns ombord. Maten ombord på Thor var hygglig mendet var fruktansvärt hett under däck. När vi nästa dag kom upp på däck för vädring hade Thor en skorsten och flera pålmaster. Kaparfartyget kunde genom atrapper byggas om att likna många andra fartyg Nästa dag fick svenskarna gå upp på däck och luftas. De såg då att Thor hade 7 kanoner, 2 torpedtuber och ett flygplan ombord. Timmerman hade köpt en penna med en liten kompass i USA. På denna kunde vi konstatera att Thor

TROLLEHOLM 25.3.41

gick i en stor cirkel på zigzagkurser. Plötsligt gick det larm. Några matroser kastade ner lite mat varefter man lade på luckan till fångarnas last rum. Kaparen krängde våldsamt och därfetr började en intensiv skottlossning som pågick i 3 timmar. Vi fick då extra förplägnad. En stund senare kom tyska matroser bärande på skadade insvepta i filtar. Det blev nu klart att Thor sänkt engelska hjälpkryssaren Voltaire, en 34 år gammal kryssare som saknade långdistansvapen. Voltaire hade 280 man ombord. 80 av dessa omkom i striden. Flera av engelsmännen var hemskt lemlästade. De tyska läkarna lappade ihop dem nödtorftigt varefter de lades ner till svenskarna som fick ta hand om dem. En engelsman hade bröstet uppfläkt och rullade vilt med ögonen Blodet sipprade fram från filtarna och många skrek av smärta. Luften blev tjock när det till sist var 280 man i lastrummet. På natten dog ett par som begravdes nästa morgon. Totalt dog 4 engelsmän. Nu blev det sämtre med maten.Framför allt fanns det inga bestick. Vi fick öppna corned beefburkarna med knivar och 4 manfick dela tallrik. På påskdagen fick fångarna order att komma upp på däck. De såg ett tankfartyg med spansk flagg och namnet Turicum som var ett annat seglande fångläger. Vi roddes över till tankern och fick krypa ner i lasttankarna som var inredda som fängelseceller i jätteformat. Svenskarna fick några gamla madrasser som var stela av smuts och blod. Värmen under däck var 40 grader och maten urusel. Kläderna var genomblöta av fukt. Dåliga hygieniska förhållanden gjorde tillvaron nästan outhärdlig. Vi fick dock cigeretter vars paket hade en text som berättade att de som rökte flitigt kunde få en bild av Hitler eller Göring. Samma dag fick fångarna också smaka kaffe. Anledningen var att Hitler fyllde år.(20 April) Till sistkom båtenfram till la Pallice i Frankrike där fångarna fick ställa upp sig på kajen. Vi fick en tunn soppa, brödkanter och thè kokt på lingonris. Efter några dygn där blev det bussresa till en järnvägsstation där svenskarna kastades in i några godsfinkor tillsammans med några burkar konserver. Det saknades bestick och vatten och vi fick äta med händerna.Under em lång resa stoppade tåget bl.a i Osnabrück där tåget anfölls av engelska bombplan Godsfinkans öppningar spikades igen när tåget kommit in i Tyskland. Vi fick ingenting att dricka under de 6 dygn resan höll på."En halv kopp vatten var allt jag fick på 5 dygn ochdetvardetsamma för mina kamrater", berättar matros Erik Oliversson,Åmål," Jagsatt längst bak i vagnen och det blev inte mycket vatten kvar när flaskan kom till mig." På resan rymde 5 engelsmän. Dä förklarade tyskarna att de skjuter samma antal som kommer att rymma efter detta.Därefter vågade ingen lämna tåget. Till sist stannade tåget i Bremervörde, en liten station, där svenskarna föstas av och sedan fick gå 19 km till ett fångläger ((Sandborstel)). Ingen var klädd för en sådan marsch, någrahade stövlar, andra gick barfota. 30.000 fångarfanns i detta läger.

TROLLEHOLM 25.3.41

Vi fick håret avklippt ochfick klä av oss för avlæsning.Efter läkarkontroll fick vi duscha innan vi fick iegnkläderna som gåttigenom rökning. Kocken Bengtsson,Fiskebäckskil, förhördes i vår barrack. Bengtsson, som varitute en del år, hade ett arrogant sätt som hade retat den tyske officeren. Denne tog därför sin pistol ur hölstret och lade den på bordet,allt med klar avsikt att skrämma Bengtsson. Begntsson stirrade lugnt officeren i ögonen och sade:" You dare not shoot anyhow. " - Det var folk från ett 20-tal nationer i lägret. Maten var urusel: soppa på surkål, gammalt bröd samt andra tunna soppor. Att vi inte svalt ihjäl var Röda Korsets förtjänst. Varje vecka fick de 20 i varje barrack 3 paket mat att dela på. Till rutinen i lägret hörde räkning, kontroll och avlämning. Polackerna hade det sämst. Alla skulle jobba. Lägret låg intill en stor myr och den började tyskarna odla upp. Det blev svenskarnas uppgift att förse myren med gödsel. Arbetet bestod i att pumpa upp latrin i vagnar som sedan skulle köras från lägrets latrinbassänger för attspridas ut på myren. Sex vagnslaster om dagen skulle minimiarbetet vara som svenskarna skulle utföra. Resten av tiden gick åt att undergevärsbevakning samla ihop kvistar och grenar för att elda spisen i barackerna,som var kalla och dragiga. Allt ackompanjerades av rop, skrik och kommandorop. Att vi kom loss från lägret hade vi bl.a att tacka befh på Luossa för.Han kom till Bremen med full last av malm och vägrade lossa sin last fööränvi var utsläppta. Han gick till och med så långt att han åkte ochmötte vår buss när vi var på väg från lägret till Bremen.Hanbeordrade stopp och bjöd på en ölsom han haft med sig från Luossa. En del av oss hade, innan vi lämnade lägret,fått skriva på ett papper att vi aldrig mer skulle segla för de allierade.Ombord på Luossa hade kökspersonalen dukat fram ett matbord som vi inte sett sedan vi lämnade Sverige 1939. Vi landsattes på Hälsingborgs redd. Där fick vi några konor så att var och en kunde resa till sin hemort. Ett handslag och ett :" Hej då!" avslutade ett av de mest dramatiska skeenden för shipping under dessa år.

Egna noteringar

Trolleholms & Sir Ernest Cassels baneman

Var tyska hjälpkryssaren nr 10 (Hilfskreuzer 10) Thor (Ex Oldenburg), f.d banankylfartyg, byggt 1938 vid Deutsche Werft i Hamburg och ombyggt vid detta varv. 3862 brton. 3500 ihkr turbinmaskineri. 40.000 miles aktionsradie med 10 knop - toppfart 18 knop. Beväpnad med 6 st 5,7"- kanoner, en 6 cm-kanaon, 2 st 37 mm, 4 st 20 mm lv-kanoner, ett Arado sjöflygplan och 90 minor. Befh Kapitän Otto Kahler, 14 officerare, 4 prisofficerare och 326 mans besättning. Opererade i Syd- och centralatlanten. Lämnade Kiel 6.6.40 som ryska ms Orsk men bytte ute i Atlanten skepnad till jugoslaviska Vir i

TROLLEHOLM 25.3.41

slutet av juni. Den 1.7.40 prejades Holländska ss Kertosono av Rotterdam på 9289 brton B.23 - Rotterdamsche Lloyd - som med prismanskap fördes till Lorient (där hon f.ö sänktes i aug. 44, skrotad -46) - Den 5.7 sänktes Lamport & Holt Linessss Delambre på 9032 brt B. -17 på lat.S 4 - W 26 och en del av besättningen togs upp som fångar. Delambre var på resa Rio-Liverpool med styckegods och postades "missing" av Lloyds. - Som saknad avfördes även Thors nästa offer, Belgiska ss Bruges av Antwerpen på resa Mar del Plata-Hull med spannmålslast. 4983 brton B. 1904. Sänkt 9.7.40 En del överlevade togs upp som fångar. - Den 14.7 sänktes i höjd med trinidad, , S.13 - W 31 - ms Gracefield av New Castle på 4631 brton B. 1928 på resa på resa Montevideo-Freetown-London med sapnnmålslast från vilken hela besättningen togs tillfånga. - Den 16.7 sattes ss Wendover av London med kollast i brand på lat S.23 - W 35 efter en kort eldstrid i vilken 4 engelsmän dödades. De övriga 37 togs som fångar. Wendover var på resa från Liverpool till Buenos Aires med 8000 ton kol . Hon mätte 5487 brton. - Den 19.7 sänktes utanför Trinidad på S.14 - W 33 ss Tela av Rotterdam på 3777 brton B. 1911 på resa Rosario-Holyhead med full last av Majs och vete. Besättningen fångar. Postat saknad av Lloyds . - Den 28.7 mötte Thor engelska hjälpkryssaren Alcantara på 22209 brton och striden slutade med att Alcantara i illa åtgånget skick måste söka nödhamn i Montevideo.Thors batterier hade längre skottvid och Thor fick endast obetydliga skador. - Thor måste nu hålla sig undan några veckor för att inte bli inringad av brittiska enheter som sökte efter henne. Den 8.9.40 prejade hon jugoslaviska ss Frederico Glavic på 5270 brton B. 25 som dock fick fortsätta sin resa till neutral hamn. - Nu camouflerad som ss Santa Cruz prejade Thor den 26.9 på S.0 26′- W 32 1′ valkokerifartyget Kosmos av Sandefjord på 17.801 brton B -29 på resa Walvis Bay-Curacao med valolja. Kosmos bordade och sänktes , som Trolleholm, med sprängladdningar. Besättningen fångar. - Genom att engelsmännen sammanförde alla fartyg i konvojer blev det allt längre mellan de ensamgående fartygen i Sydatlanten. Den 8.10 sänktes dock Royal Mail lines i Southampton ss Natia på 8715 brton B. 20 på resa london Buenoas Aires i Barlast på lat N. 0 50′- W 32 24′. 84 man gick i fångenskap 2 hade dödats. - Den 5.12 utkämpade Thor ånyo en strid med hjälpkryssaren Carnarvon Castle på 20.122 brton som måste gå in till Montevideo med ansenliga skador medan Thor undkom tack varehögre fart och bättre bestyckning Efter perioder av reparationer och bunkring från förrådsfartyg , som också medförde ammunition, återtog Thor sin jakt i Sydatlanten camouflerad som jugoslaviska ss Vir. Den 25.3 41 sänktes på N 07 24′- W 24 03 motorfartyget Britannia av Glasgow på 8800 brton B 26 - Anchor Line - på resa liverpool- Cape Town- Bombay med 8000 ton styckegods. Britannia hade 203

TROLLEHOLM 25.3.41

mans besättning och 281 passagerare. 122 besättningsmän och 127 passagerare sattes upp som " missing" av Amiralitetet. - På e.m samma dag prejades Trolleholm , under charter för Amiralitetet, och besättningen togs som fångar. - Den 4.4 mötte Thor nära Cap Verdeöarna på lat. N 14° 30′ long W 40° 30′ H.M.S Voltaire, Lamport & Holts passagerarångare på 13245 brton Byggd i Belfast av Workman,Clark & Co 1923, systerfartyg till Vestris som armerats som hjälpkryssare. Utsatt för en skoningslös eld från Thor gick den brinnande Voltaire runt i en cirkel tills hon sjönk efter 2 timmars heroiskt motstånd med sina underlägsna pjäser. 266 följde henne i djupet. 195 man togs upp av Thor, däribland befh J.A.P. Blackburn. 4 man dog det närmaste dygnet. Fylld av fångar ändrade nu Thor skepnad till en rysk ångare och stoppade den 16.4 svenska ss Sir Ernest Cassel som sänktes medan besättningen ~~fördes ner i samma fångrum som de övriga~~ Togs ombord på Thor. Då hade Trolleholms besättning o.a tidigare fångar den 13.4 överförts till tankfartyget Turicum som införde dem till La Pallice f.v.b till Stalag XB i Sandborstel utanför Bremen. Thor kom den 24.4 kl 21 med eskort, försenad av storm, in på Cherbourgs redd och fortsatte sedan via Le Havre till Hamburg dit hon kom natten till den 30.4.41 efter en kaparfärd som varat i 329 dygn.Thor hade tillryggalagt 57532 sjömil och sänkt 12 fartyg på tillsammans 96602 brton. Sir E. Cassels besättning hamnade i samma läger som männen från Trolleholm och de frigavs samtidigt och kom till Hälsingborg ombord i ms Luossa den 19.7.41

20.11.41 RAMMADE & SÄNKTE THOR SV. LLOYDS BOTHNIA VID BRUNSBÜTTELKOOG.

<u>Om Trolleholm i "Hilfskreuzer Thor" (J.Brennecke 1967)</u>

25.3.41 kl 16.32 reckt sich der Ausguckposten im Krähenest:" Dampfer in sicht in 300°. " - "Einzelheiten? " fragt Kommandant Kähler zurück. - " Eng zusammenstehenden Masten . Masten sind sehr hoch!" - Der noch unbekannte steuert 135°. Thor dreht drauf zu. Es vergeht nur wenig Zeit, da treten Schornstein, Brückenaufbauten und wenig später das ganze Schiff heraus. Näherkommen von Thor dreht der Fremde auf etwa 40° ab. Hoheitszeichen sind auf der Bordwand nicht aufzumachen.Wer mag dass wohl sein? 16.40 Alarm! - 17.13 Uhr Thor setzt die Kriegsflagge, enttarnt und schiesst eine Granate vor den Bug des Fremden. Dieser reagiert prompt. Er stoppt und macht vernüftigerweise von seiner FT keinen gebrauch . Es handelt sich um den 5047 brt grossen Schweden mit dem Mytologischen Namen Trolleholm. Er ist mit einer Ladung Kohlen von New Castle ober Kapstadt nach Port Said unterwegs. Sein Kapitän leugnet nicht in diensten der Britischen Admiralität zu fahren. Das berichtet der an bord der Trolleholm gekletterte Prisenoffizier. Die Besatzung wird übernommen.Es sind 30 Schweden und ein Brite, die ihren bequemen Kammern und Kojen mit den weniger komfortablen , im augenblick aber noch geräumigen

TROLLEHOLM 25.3.41

da leeren Gefangenräumen auf Thor tauschen müssen. Nur der Kapitän, ein grosser breitschultriger Mann mit blonden Haaren, mit jovialem und völlig neutralen gebaren, versichert ruhig und in ausgezeichnetem Deutsch, dass er Newcastle am 22.2 in einem Geleitzug verlassen habe. Am 26,2 traf er in Grangemouth , um zu Ölen, und ging am 28.2 nach Methil. Hier wartete er biss zum 3.3. Erst dann fuhr dem Geleitzug nach Oban. Es waren nur wenige Schiffe, die mit ihm durch den Pentland Firth nach osten liefen, den die Trolleholm am 8.3 im Geleit wieder verliess. Nördlich der Azoren trennte er sich vom Geleitzug und wählte, nunmehr allein, den weg östlich der Azore mit generalkurs süd. Der Kapitän, so erfährt Kähler, hatte anweisung öst-lich der Kapt Werden zu passieren, zog es aber wegen der steifen ~~N-Passates~~ NO- Passates vor, westlich zu gehen. Er wollte über 8° 18' W nach Kapstadt. Besondere Anweissungen für den weg hatte er nicht. über Minen bei Kapstadt war er angeblich nicht unterrichtet. - Geheimsachen hatte er nicht bekommen auch keine Funkanweisungen. Er wollte am 9/10 april in Kapstadt ankommen, wo er weitere befehle erwartete. Er hat am Tage wie ein braver ~~Neutraler~~ Neutraler die Schwedische Flagge geführt, nachts fuhr er aber wie ein böser Feind der Deutschen, nämlich abgeblendet. Wegen einer möglichen beschiessun habe er kein Notsignal gefunkt.Andere Schiffe habe er nicht gesehen. ~~über~~ über Deutsche Hilfskreuzers war er allgemein informiert worden. Befragt weshalb er auf England fahre, gibt er an, dass das eine Anordnung der Schwedischen Regierung sei, der sich niemand entziehen könnte. Er fügt noch ein " Gerne fährt niemand auf dieser fahrt.." hinzu. - Kurz vor Sonnen-untergang detonierten die ausgelegten Sprengladungen. 18.20 Uhr die Sonne sinkt. Die See verfärbt sich. Sie wechselt von saphirenem blau in teeriges schwarz. Auf diesem dunklen Teller endet 19.06 das Leben der braven Trolle-holm. Sie verabschiedet sich über den Achtersteven, schnell und kurz ent-schlossen. Einige Kisten treiben auf, Lukendekkel schiessen in die höhe und fallen lautlos in die See zurück. Dann glättet sich das Meer wo ein Werk aus Menschenhand versank. Dort, wo die Trolleholm sank, leuchtet vom Seewasser automatisch entzündet, das zitternde Licht einer Rettungsboje wie eine Kerze auf einem Grab. - 19.16 Uhr kurs 340°, marschfahrt 10 knoten . Kähler:" Ich beabsichtige auf der treck des Schweden nach norden zu laufen. - Die gefangenen Schweden sind absolut nicht missvergnügt, wie man annehmen könnte. Sie sind im gegenteil sehr hoffnungsvoll und daher heiter, meinen sie doch - und das zu recht - auf diesem wege früher wieder inihre Heimat zu gelangen, als sie es in diensten der Admiralty erwarten dürfen ."

===== ——— ========

I Gerhard Hümmelchen "Handelsstörer" (München 1967) anges att Trolleholm sänktes på lat N 09 05' - long W 24 38'" nach sprengung."
Se även John Magnussons "Konvojfärd" (Göteborg 1945) som handlar om

TROLLEHOLM 25.3. 41

Trolleholms sista resa och besättningens fångenskap.

Bråttom med sänkningen. En Engelsk kryssare i farvattnen

Resan från Oban till Port Said via Kapstaden pch åter till UK beräknades ta 6 månader. Konvojen upplöstes på N.44° 00' - W. 19°00 den 15.3 sedan man kommit utanför spärrzonen och ubåtsrisken minimerats. Då Thor siktades kl 17.10 den 25.3 på N 9° 00 - V 27° 00 c:a 650 'SSW Cap Verdeöarna såg man från Trolleholm att hon föfeföll vara homeward bound med däckslast av väldiga " flygplanslådor", men det var något underligt med det mötande fartyget och Trooleholm ändrade kurs för att inte komma för nära,allt enligt gängse praxis. Då ändrade det mötande fartyget ochså kurs och kom närmare. Så small prejskottet, krigsflaggan gick i topp, flygplanslådorna fälldes ner och blottlade kanoner och fartyget signalerade:" Stoppa omedelbart, använd inte er radio." En snabb motorbarkass pilade upp mot Trolleholm och 17 tyskar i uniform bordade med 2 löjtnanter i spetsen och besatte rutinerat bryggan, radiohytten och maskin. Då det stod klart att Trolleholm gick i engelsk tjänst kom ordern från Thor att fartyget skullesänkas och det var bråttom, Thor hade på f.m samma dag sänkt ett stort engelskt passagerarfratyg, Britannia, med över 500 ombv och en engelsk kryssare befann sig i farvattnet. Trolleholms besättning fick i all hast rafsa ihop de nödväddigaste kläderpersedlarna och sina papper i segelduksgåsar och klättra ner i STB livbåt somroddes över till tysken. De återstående fick följa med i barkassen. Siste man var befh kl 18.10 som förgäves sökt fånga in och rädda ett par förskrämda kattungar. Tyskarna apterade sprängladdningar i maskinrummet och på utsidorna midskepps. Väl ombord på Thor fördes alla under däck och låstes in i fånglogementen nere på tanktaket där det var mycket kvavt och varmt men i övrigt välordnat. Kl 19.06, i solnedgången, försvann Trolleholm med aktern före i djupet sedan sprängladdningarna utlösts men ingen av svenskarna fick bevittna undergången. (Se sid 13) Så gick dygnen i tröstlös rutin och det var bara att samtala och lyssna till maskinens varvtal och söka följa navigeringen med hjälp av en miniatyrkompass inbyggd i en reservoarpenna. Navigeringsofficeren på Thor, på sin fritid även fångofficer, var en väldig viking som skrev lagar och förprdningar ineg opponerade sig emot. Han omtalade att Thor tidigare varit i strid med hjälpkryssarna Alcantara och Carnarvon Castle. - Den 4.4.brakade det löst i gryningen då Thor mötte H.M.S Voltaire som sjönk brinnande efter att träffad i styrmaskineriet ha gått i cirkel i en dryg timme under en tapper kamp mot övermakten. 195 engelsmän, varav många sårade, fyllde nu upp fångutrymmena på Thor och det blev fruktansvärt trångt,kvavt och olidligt särskilt med så många sårade som skrek och jämrade sig. Flera dog, bland dem

TROLLEHOLM 25.3.41

en 17-årig pojke som fått båda benen amputerade. De döda sänktes i havet i segeldukspåsar med tyngder vid fötterna. - På påskafton den 12.4 dök bunkerstationen Turicum upp på avtalad mötesplats till havs med olja, proviant och förskvatten. Turicum var ett ursprungligen norskt motortankfartyg på 7824 brton Byggt 1928, L 137 B.18, tillhörigt rederiet Tschuc & Eitzen i Oslo, som tagits av tyskarna . Vid bunkringen gick fångarna miste om sin vanliga håvtimme på däck. Påskdagens morgon 13.4 fördes skandinaverna i en barkass över till bunkerstationen som var namnlös och gråmålad och blev identifierad långt senare tack vare några inhuggna signalbokstäver. Fångarna förlades till torrlastrummet föröver och sedan kom en båtlast britter också ombord. Det blev 140 man hopträngda på hyllor och britsar, 3 över varandra, i detta lilla rum. Ett flytande inferno, fullt värdigt traditionen från Altmark. Om varannan låg på sida kunde varannan ligga på rygg, hettan, stanken och kondensationsfukten mörkret var i sig fasansfulla. Till detta kom obefintlig hygien, alla var skäggiga, svettiga ochsmutsiga. Kondensationfukten droppade i ett ständigt regn från järndäcket mer på de halvnakna fångarna som var väl medvetna om sin hopplösa situation i händelse fartyget skulle bli angripet av flyg eller ubåtar och bli minsprängt. Alla visste också om de sprängladdningar som skulle detoneras om ett fientligt fartyg dök upp. Utspisningen bestod av vattensoppa och brödkanter. Särskilt nattetid hade alla hallucinationer av att dö av syrebrist. Efter 10 dygn - en lång tid att leva, kort att beskriva - fördes fångarna den 13.4 i La Pallice upp på däck i dagljuset och blåsten i sina smutsiga lumpor, såriga och skäggiga. Eine verlorene Haufen . - Nu fördes fångarna till ettläger nära Bordeaux där Trolleholms folk kom i en barrack för 70 tillsammans med 40 engelsmän. Britsarna hade träullsmadrasser och disciplinen var sträng med ständiga upprop ock kontroller. Efter 17 dygn där gick färden i förbommade godsfinkor över Paris till Tyskland ochden 16.5, efter 6 dygn på väg, kom svenskarna till ett ödsligt beläget barrackläger bakom taggtråd på mossarna och ljunghedarna mellan Bremen och Hamburg. Sista biten fick de marschera till fots i 2-3 timmar i sitt eländiga tillstånd. En man var halvdöd av feber och hade frossbrytningar. Efter desinfektion och utdelning avfångnummer att bäras på en bricka runt halsen delades fångarna upp på 36 man per barrack. Lägret var omgärdat av vakttorn med strålkastare och kulsprutor och rymde bortåt 2000 sjömän av alla möjliga nationaliteter. Hygien och behandling var tysk, maten av krigskvalitet, men lägret som sådant välordnat med bl.a möjlighet att idrotta, och att ta emot Röda Korspaket. Maten kom från ett centralkök. Det fanns ett marketenteri , tillgång till böcker och möjlighet att delta i en teatergrupp och i en orkester till vilken tyskarna ordnat instrument. i Bordeauxlägret hade dagsransonen

TROLLEHOLM 25.3.41

per man varit 17 gram kött, 200 gram bröd och en portion surkål. Då Trolleholms folk kom tilllägret hade Sir Ernest Cassels besättning varit där i ett par veckor efter att ha kommit direkt från Thor den 30.4 . -
Den 16.7 slog frihetens timme. I buss fördes svenskarna till Bremen och ombord på ms Luossa på vilken UD ordnat hemtransporten till Häslingborg. 2 svenskar från Cassel som var sjuka blev kvar i lägret. I Stalag XB hade fångarna under bevakning fått samla ihop grenar, rötter och kvistar till bränsle för thekokning o.dyl. Att från detta komma ombord i Luossa var som ankomsten till paradiset. Trolleholms engelske mässuppassare Dennis Bell blev kvar i lägret som krigsfånge. 4 norrmån kvarhölls i Bremen men kunde senare återvända hem till Norge. Den 21.7 skingrades kontingenten till ett liv i frihet efter avmästring i Hälsingborg. Trolleholms befh Hasse Kahl gick resten av kriget i lejdfarten och fyllde 60 år den 21.9.61- som befh på rederiets nya ms Trolleholm.

T Fredh

Ie styrman Iwan Sjögren berättar:

(Bohus-Dal i krigssjöfarten, Lysekil 1987)
Strax efter det jag inställt mig på Trolleholm kom underrättelsen att Belgia hade krigsförlist. Det var många som tappade humöret efter detta meddelande. Många bland den som föresatt sig att resa hem ändrade nu sin inställnin g och sökte hyra. Efter en kort tid var vi inalles 13 man från Vingaland som hade anställning på Trolleholm. Trolleholm var under lossning i en hamn på ostkusten då jag kom ombord. Efter slutlossning gick vi till en annan hamn och lastade för Port Said. Vägen dit skulle gå runt Afrika. Vi lämnade UK en konvoj dest. till Gibraltar med eskort av 13 krigsfartyg i vilken de fartyg som skulle till Sydatlanten fick medfölja. Två dagar efter avgången, vid 21-tiden, blev konvojen beskjuten av ett flygplan. Då det var mörkt o ch flygplanet fortsatte in över konvojen blev det ett vackert fyrverkeri.Endast ett fartyg blevutsatt för planets ksp-eld. Hur det gick för planet fick jag aldrig veta. På höjden av Portugal, en strålande morgon i mitten av mars , fick flera fartyg i tur och ordning lämna konvojen och fortsätta ensamma. Det kändes skönt att slippa koncentrera sina tankar på fartygets avstånd till andra fartyg natt som dag. Tiden gick och vi var snart nere på varmare breddgrader. Den 25.3 varvi nere på 9° N .Det var en varm och härlig dag. Lätt solrök skymde horisonten. Kl 17.10 fick jag se ettfartyg c:a 2 treck om STB.Det syntes dåligt men framträdde efter en stund tydligare. Ett gråmålat lastfartyg mötande på kontrakurs. Jag fick genats den tanken att det var ett tysk kaparfartyg och sprang ner och varskodde befh. Det mötande fartyget ändrade inte sin kurs och det oroade mig mer än något annat. Attdet inte var något vanligt handelsfartyg märktes

TROLLEHOLM 25.3.41

på dess fart. Det skar vattnet som en jagare. Då det kommit 2 streck akter om tvärs på STB sida girade det hårt STB och hissade en del signaler,bl.a " Stoppa er maskin omedelbart" och " Rör ej er radiotelegraf." - Trolleholm maskiner stoppades samtidigt. Ögonblicket efter sköt fartyget ettpregskott som slog ner i vattnet tätt på STB bog. Fartyget stävade nu emot oss med ngt reducerad fart och hissade tyska rikskrigsflaggan .Vi fick order att hänga ut enstormlejdare och strax därefter kom en barkass långsides och ca 15 man äntdade ombord. Brygga ocg radiohyttbesattes omedelbart. Därefter blev det en hastig och flyktig undersökning. Alla papper skulle fram på bordet och vår befh fick muntligen uppge allt som gällde fartyg o last. På vår brygga ställde sig en signalmatros som semaforerade över alla uppgifter med signalflaggor. Efter ngr minuter fick vi order att alla skulle lämna fartyget. Varje man skulle ta med det nödvändigaste i kläder och toalettartiklar. Gång efter annan fick vi odder attskynda på! Jag fick order att ta några man och bära upp potatis från förrådet tillSTB livbåt. Vi fick bara använda denna båt vid transporten över till tysken. Under den brådska som uppstod var det svårt att observera allt som försiggick ombord. Ett par tyskar var ifärd med att lossa surrningarna på överluckorna,skära sönder presenningarna och öppna lastluckorna. Ettpar andra samlade ihop alla livbojar,livbojsljus, livbälten och allt som kunde flyta och kastade alltsammans ner i maskinrummet. BB båt och flottarna surrades och deras flyttankar slogs sönder. Sprängladdningar halades upp från barkassen ocb placerades utsides under vl. Större delen av besättningen rodde först över till krigsfartyget i livbåten. De återstående följde med barkassen. Vår livbåt höggs sedan sönder med yxor. Under stark bevakning ställdes vi upp på däck och fick lämna ifrån oss allt bagage. Därefter marscherades vi ner under däck tillett större rumdär vi kroppsvisiterades. Alkt utom kläderna togs i förvar. Allt eftersom vi undersöktes visades vi in genom en kraftig järngallergrind som stängdes eftervar man och sedan en trappa ner. Exmx En kraftig järnlucka stod på kant vid trappnedgången. Den tilläts stå öppen Det var tillräckligt med eb jrändörr och beväpnadvakt utanför. Logementet var stort och på alla sätt välordnat. Där fanns bord och bänkar och skåp för persedlar och matservis. Logementet sträckte sig tvärs över hela fartyget. - Den 5.4 kl 06.20 ljöd sirenerna ombord för "klart till drabbning." Vi hade en siren i logementet som förde ett skärande oljud i den lilla lokalen. Alla tittade först och främst efter livvästen.Hängkojerna blev beslagna i en väldig fart. Järnluckan över trappuppgången lades på och vi kunde höra att 2 järnbommar lades över och förseglades med varsitt hänglås. Hastiga fotsteg hördes överallt. 5 minuter senare var kanonerna igång Det var ettoväsen som vid det största skeppsvarv. Vi hörde krevader i fartygets närhet och vattnet duschade på bordläggningen. En del av oss flytt-

TROLLEHOLM 25.3.41

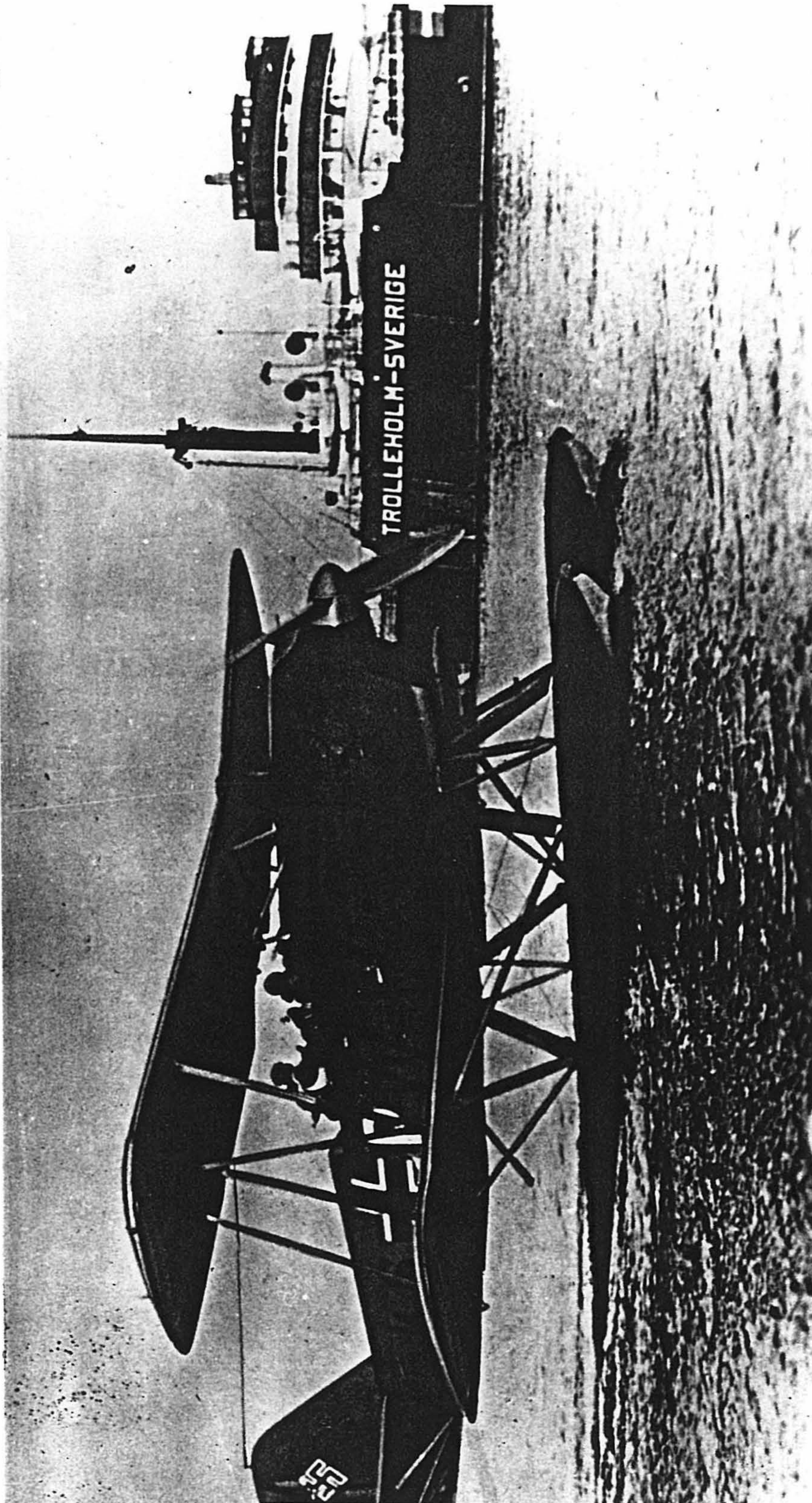
ade sig över från den ena sidan till den andra alltefteresom kanonerna var i verksamhet. Några tog fram kortleken och spelade bridge för att vilseleda tankarna på vad som kunde hända. Vid 07-tiden tystnade kanonerna och vi andades ut. Luckan öppnades och sekonden tittade ner. Han tog några steg nerför lejdaren och hälsade God morgon! Han var genomblöt av svett i sin vita uniform. Efter hälsningen sade han:" Ni undrar väl vad som är å färde så här tidigt på morgonen. Vi råkade komma i strid med en engelsk hjälpkryssare. Nu har han gett opp. Han brinner nu och har stark slagsida, Hans BB kanoner ligger i vattnet och besättningen har hoppat överbord. Jag vet inte vad han heter. Vi sätter justnu ut en motorbåt för att plocka upp överlevande i vattnet." - Därmed gick han och lämnade luckan öppen. Efter en stund kom matriser och kastede ner en mängd madrasser och bad oss lägga ut dem på durken. Så fick vi veta av sekonden att fartygets namn var Voltaire. Under hela f.m. höll motorbåten på att bärga simmande överlevande. Kl blev 12.30 innan den siste tagits upp. Nakna och sveota i en filt kom de en efter en ner i logementet som helt fylldees av oskadade så när som på några man med lättare blessyrer. I ett närliggande logement inlades de sårade. De svårt sårade placerades på däcket ovanför oss. De 2 läkarna ombord fick arbete. Många var blinda av brännoljan de simmati och alla sårade hade brännolja i såren. Inalles avr det 170 räddade och om det fanns 70 oskadade så var det säkert inte flera. Det lilla förråd vi hade xxxxxxx i klädväg delades ut bland de nakna så att de kunde skyla sig. I värmen var det för mycket att bära en filtöver axlarna. Temperaturen var aldrig under 30°C, dag eller natt. För Trolleholms folk bkev det ingen rastning på däck denna dag. Däcken var nersölade av brännolja och blod.

Historik Eget

Motorfartyg på 5084 brton byggt 1922 vid Kockums i Malmö av stål. L.115,2 B. 15,6 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (Broström) i Göteborg. Sjösatt 28.1.22 vid Kockums, sedan bogserad till Köpenhamn för utrustning och maskineri vid Burmeister & Wain. Lev därifrån 15.7.22.- Systerfartyg till Lima, mem med kryssarakter. 2 genomgående däck, raised quarterdeck från bryggans förkant, back, rak stäv, 2 förluckor och endast en akterlucka. 2 master på masthus och ett par bompålar mellan lucka 3 -4. Ingen egentlig skorsten. Manskap i poopen. 2 st 6 cyl B-& W-motorer på 2100 ihkr. 10 kmop på full last. - 14.1.38 kolliderade Trolleholm på utgående från Helsingfors med finska ss Vega och maskinrummet vattenfyllt. Den 14.2 inbogserades Trolleholm till Kockums av Frithiof efter en lågg resa med 7-8 knopa fart från Helsingfors via Stockholm. - 10.11.39 prejades Trolleholm NW Falsterbo rev av ett tyskt plan och dirigerades till Sassnitz

Fn/ /10 22

TROLLEHOLM 25.3.41



Trolleholm prejad utanför Falsterbo rev 10.11.39

TROLLEHOLM 25.3.41

för kontroll liksom ss Tom av Stockholm. Frigavs efter en vecka.
11.7.40 kolliderade Trolleholm i konvoj på N 50 29′- long W 14 11′med ss Holmpark och fick BB bog och backen ramponerade. Trolleholm hade lämnat Göteborg för sista gåången den 12.1 40 och kom sedan utanför spärren

SE: ÄVEN 16.4.41 SIR E. CASSEL

LIGURIA 29.3.41

PÅ RESA DUNSTON- LAS PALMAS MED KOLLAST TORPEDERATS KL 18.15 OCH SJUNKIT INOM 60 SEKUNDER. 13 av de 26 OMBORDVARANDE TAGIT SIG UPP PÅ EN FLOTTE PÅ VILKEN 2 MAN DOG INNAN ss ATHENIC AV HULL BÄRGADE DEM PÅ F.M. 3.4. ü 2:e MASKINISTEN AVLED OMBORD. FÖLJANDE DAG TORPEDERADES ATHENIC MEN DE 10 FRÅN LIGURIA KOMMIT MED I LIVBÅTARNA OCH TOGS UPP AV EN KORVETT 5.4 OCH LANDSATTES I LIVERPOOL DEN 8.4.

HEMLIG

LIGURIA 29.3.41

Rapport

På resa Dunston- Las Palmas. Rumslast 2600 ton kol. Djupg.F 17′6″- A19′0″ 26 ombv. Utsvängda båtar, flottar i mycket gott skick.
Torpederat 29.3 41 kl 18.15 Lat N 59 - W. 27 30′ Frisk NO vind, gropig sjö,klar sikt. Ie styrmans vakt, utkik på bryggan.
Tidsangivelserna British summer time till kl 12 lör 29.3,därefter GMT.

Fre 21.3 kl 08.30 avgått Dunston, förtöjt kl 10 i bojar i Tynes mynning i väntan på nordgående komvoj. Avgått kl 15, förenat sig med konvojen kl 17.
Lör 22.3 Anlänt Methil road, befh gått iland för konferens med Naval Control.
Sön.23.3 kl 10.30 avgått i kustkonvoj.
Tis 25.3 anlänt kl 09 till Loch Eve och ankrat i väntan på Atlantkonvojen. Befh fått orders från Naval authorities.
Ons 26.3 kl 04 avgått från Loch Eve i konvoj (OG 56) med jagar- & korvett-eskort.
Lör 29.3 kl 08 på N 60 20′- W 23 50′ signaler från commodore vessel att konvojen skulle upplösas varför kursen ändrats till WSW i enlighet med instruktionsbrev från Naval Control. -Kl 18.15 på N 59 - W 27 30′utan förvarning torpederad i lucka 3 BB, kantrade BB och sjönk på mindre än 1 minu Befh och Ie styrman på bryggan, lättmatros Arne Johansson till rors. Inger tid att fira båtarna, allt drogs ner. Många var iförda livbälten. Förliga flotten krossats och helt förstörts. 13 man i medtaget tillstånd räddat s: på akterflotten och den uppflutna motorbåten. Övriga 13 antingen dödats av explosionen eller dragits med i djupet. Ie styrman fått ett ben brutet, befh vänster arm ryckt ur led och skador i ansiktet och på låren av bryggans betongplattor, vilka dödat rorsmannen. (Armeringen uppsatt i Hul: vid survey sept 40) Dessa tunga betongplattor kastats omkring vid explosionen. - Efter 3 dygn på flotten dog 3e maskinist Bechtolsheim av köld och törst.Efter 4 dygn dog på natten Ie styrman Swedenborn av köld och sitt brutna ben. Hansskropp lämpats överbord. Bechtolsheim låg död på morgonen efter 3 dygn och begravdes till havs från flotten.
Tors 3.4 på f.m. siktades en ångare som styrde ner mot flotten och tog upp 8 man från flotten och befh och 2 man från motorbåten som påträffades senare. Alla mycket medtagna av köld och törst. Fått torra kläder, mat o varm dryck. Fartyget var Athenic av Hull ((5351 brton på resa Portland, Ma- London med 8400 ton spannmål, 38 mans besättning, 2 kanonbetjäning)) Trots att allt gjordes dog 2e maskinist Nygård några timmar efter räddningen. - Fre 4.4 torpederades Athenic i rum 3, lat N.59 - W 23, frisk NO vind, hagelbyar. Alla 40 besättningsmännen och Ligurias folk i 2 livbåtar.

LIGURIA 29.3.41

SOS sänts och position. Efter ny torpedexplosion sjönk Athenic. Drivit hela natten i hårt väder i båtarna. -Lör 5.4 vid middagstid upptagits av en korvett. Tis 8.4 anlänt till Liverpool där samtliga från Liguria,(befh och 9 man)som alla förfrusit fötterna togs i ambulanser till Broadgreen hospital. Befh, telegrafisten och stuert mycket svårt förfrusna. Recovery very slow owing to the low state of health on entering. Några man låg kvar på sjukhuset ännu den 5.6. Stuert låg där ännu vid sjöförhöret den 15.7 , to ill to attend. Telegrafistens ena ben måste amputeras.

Sjöförklaring vice-konsulatet i Liverpool 15.7.41

Bisittare: Befh ex Buenos Aires, Ivar Enholm, och befh ex Rydboholm Botvid Ryberg.

At time of enquiry the witnesses still showed evident signs of the strain caused by their physical and mental sufferings.

Befh Melander: Tillsammans med 2e styrman Magnusson och lättmatros Albin Johnsson tagit sig upp i den svårt skadade och läckande motorbåten, som flöt bland spillrorna. De höll sig sedan hela tiden så nära flotten somm möjligt. Det var bittert kallt med gropig (choppy) sjö. Drivit länge på platsen med vrakspillrorna utan att se några fler. De 10 männenpå flotten plockat upp några livräddningsdräkter som flöt bland bråten. På flotten hade följande tagit sig upp: Ie styrman, 2e och 3e maskinisterna, stuert, telegrafisten, smörjare Bell och eldarna Kearsey Lowe, Reuter och Jurgensson. Av dessa dog Ie styrman och 3e maskinisten på flotten innan Athenic kom. 2e maskinisten avled ombord på Athenic. Athenic först tagit upp de 8 som var kvar på flotten. "All prostrate with exhaustion, having suffered severely in their wet saltdrenched clothes from cold and thirst."

2e styrman: Suttit fullt påklädd i mässen tillsammans med telegrafisten vid explosionen. Rusat ut och kommit direkt i vattnet utan livbälte. Under det han simmade omkring bland vrakspillrorna såg han en ubåt dyka upp i närheten men den dök igen kort därpå. Efter c:a 25 minuter tagit sig upp i motorbåten. -Då Athenic torpederades låg 2e styrman till kojs i the chief officers cabin. Hastigt fått på sig kläderna och skyndat upp på båtdäck där båtarna höll på att firas.

Telegrafisten: Upplevat detsamma som 2e styrman. Telegrafisten var den förste som tog sig upp i motorbåten, menhan gick senare över på flotten eftersom båten bara kunde ta 3 man. -På Athenic dog 2e maskinisten i hytten intill den där telegrafisten inlagts. Hans kropp blev kvar ombord på Athenic.

LIGURIA 29.3.41

CREW LIST (Inkl egna noteringar)

Befh Gustaf Adolf Melander, Plantagegatan 11, Gtbg, 19.4.87 Sthlm (10.2.40)
I Sv,Lloyd sedan 1916, befh sedan 1924

+ Ie styrman Emanuel Swedenborn, Sävedalen, 10.10.97 Vitemölla (+ i floften)

2e styrman Olof Gustav Magnusson, Borås 16.7.08 i Mariestad (19.2.40) i red -34

Telegrafist Karl Simon Nygren, Gtbg, 28.10.01 Mönsterås (-"-) i red -22

+ Chief Per August Tundal, 9.12.95 Nordmaling (Skriven i Hammarbyhöjden)

+ 2e maskinist Inge Fred Nygård, Bergen, 22.10.14 i Bergen (+ i maskin)

+ 3e maskinist Hans Bent Ulvsparre Holten-Bechtolsheim, Köpenhamn, 28.6.11 i Wisoonsin, USA. (+ i floften)

Stuert Bror Otto Porko, 13.10.13 Gamla Karleby, Finland.

+ Kock Ragnar Folke Åman, Stockholm, 20.1.17 Gudmundrå

+ Mässuppassare Robert Barry, 4.2.18 Cappoquin, Irland.

+ Båtsman Hilmar Bernhard Andersson, Orust, 30.1.72 Stenkyrka, Orust.
Varit 20 år ombord, tänkt slå sig till ro med sin hustru så fort han kommit hem igen.

+ Timmerman Suhlo Einar Sydén, Jomala-Onningeby, 26.8.14 Jomala, Åland

+ MAtros Gunnar Maximum Kullberg, Gtbg, 18.11.91 Ucklum

+ Matros Ronald Francis MacDonald, 21.5.06 Glaceby, England

Lättmatros Albin Yngve Verner Jönsson, Hellvi, 13.5.21 Hellvi, Gotland

+ Lättmatros Arne Ewald Johansson, Nordmaling, 4.8.20 Nordmaling

+ Lättmatros Albert Ernest Dawson, 27.4.14 Great Yarmouth, England (2 Isaacs Road)

+ Donkeyman Sven Ivar Mokvist, Kroksdal, Åby, 26.6.02 Östra Ekeby

Eldare Alexander Kearsey, 10.7.97 St.Johns, N.F.

Eldare William Lowe, 28.10.08 St.Johns, N.F.

Eldare Elmar Jurgensson, 13.8.06 Tartus, Estland

Eldare George William Reuter, 2.5.14 St.Johns, N.F.

+ Lämpare Lester Brehaut McPhersson, 25.12 19 Caledonia, Kanada

+ Lämpare John Nelius, 19.8.22 Alnwick.England (17 Greenfield Terrace, Dunston on Tyne.

Smörjare William Bell, 22.9.05 Felling, England

+ Salongsuppassare Jose Cerezo, 23.6.95 Alboraya, Spanien.

Sv.Lloyds ass.avd i brev till KK den 6.10.41

Med anledning av ss Ligurias och ss Calabrias krigsförlisningar avlades, enligt vad vi erfarit, sjöförklaringar i Liverpool, för ss Liguria den 15.7 och för ss Calabria den 19.8.41, och då vi icke erhållit protokollsavskrifter över respektive sjöförklaring, vore vi tacksamma om KK ville tillställa oss en kopia av vardera, om desamma kommit KK tillhanda. Vi äro nämligen i behov av desamma, vilka skola tillställas Riksförsäkringsanstalten, ävensom de omkomnas anhöriga i och för dödförklaringar.

Högaktningsfullt
Red AB Svenska Lloyd
Elof Heden
vice verkst direktör

LIGURIA 29.3.41

Den 27.10.41 skrev rederiet åter till kungl.KK och bad om kopior på protokollen från Ligurias och Calabrias sjöförklaringar:
" Då vi, särskilt beträffande Liguria, nästan dagligen ha förfrågningar från de omkomnas anhöriga vore vi tacksamma för KK svar snarast möjligt."

Stämplat: Inkom KK, d.nr 3466 28 okt 1941

Anteckn. i bläck Exp. 29.10 gen. Not. Linde.

SKNEIII 200

Telegram SKN till War Risks Office,London, 7.5.41

According our information ss Liguria lost through war operations please confirm = SKN

Svar 9.5.41 från WRO, 147 Leadenhall Street,London

Your information regarding Liguria correct = War Risks Office. "

Skriftväxling om de skadade i Liverpool

Telegram till Sv.Lloyd genom UD 12.4.41

" Doctor hospital states all 10 survivors are comfortable and none seriously injured despite ordeal 5 days on raft."

Dito från agenten i Lpool t. rederiet 22.4.41

"Just seen Melander again tonight inhospital stop all making satisfactory progress stop captain second officer wireless operator steward seem to have suffered most frostbite improving slowly."

Brev 3.5.41 Sv.Lloyd till SKN

De 10 överlevande befinna sig fortfarande på sjukhus och detta är naturligtvis anledningen till att sjöförhör ännu icke hållits. Av allt att döma har fartygets förlisning förorsakats av krigshändelse.
Vi taga samtidigt upp saken med UD och hemställa tilldem att söka påskynda ordnandet av sjöförhör i möjligaste mån."

Telegram till UD från gen.kosnulatet i London 7.5.41

Inform Sv.Lloyd all survivors still in hospital doctors state they are slowly progressing but not yet ina fit state to give evidence."

Utbetalda försäkringar

SKN 3.6.41	till Sv.Lloyd	för totalförlust	875.000:- kr
SKN 13.2.42	-"-	för hyresersättningar	6047:12
SKN 15.4.42	-"-	för effekter	13558:50
SKN 14.5.42	-"-	för lämpare McPherson	337:50
SKN 23.5.42	-"-	för instrument	867:-
SKN 28.7.42	-"-	för effekter (Ronald F.McDonald)	450:-
SKN 28.8 45	-"-	-"- 2e maskinist Nygård	787:50

LIGURIA 29.3.41

Effekter

Inga listor finns, bara kvittenser.
Föräldrar, änkor, konsulat kvitterat ut för de omkomna.
Danska konsulatet i Gtbg den 17.3.42 fått 787:50 för 3e maskinist H.B.U Holten-Bechtolsheims effekter.
I ett brev 14.2.42 omnämns att 2e styrman Magnusson nu är på ms Gdynia.
Se även sid 4

UDHP 80c 3514

CH.-Telegram London till UD 7.4.41 kl 20.45

Amiralitetet meddelar 10 överlevande från sv.lloyds Liguria ombord brittiskt örlogsfartyg atlanten = Sw. consulate general

---

T.Fredh:Utanför Spärren (Lysekil 1981)

Telegrafist Karl Nygren,Gtbg,berättar

Konvoj OB 302. 29.3.41 Besättningen hade just ätit kvällsmat vid 18-tiden och satt i hytter och mässar och pratade då fartyget skakades av en våldsam smäll, krängde över snabbtooch fick våldsam slagsida. Jag sprang från mässen till telegrafhytten men p.g. av slagsidan gick inte dörren att öppna. En halv minut senare kantrade fartyget. Full panik ombord. Jag hoppade överbord det kalla vattnet var en chock. Liguria gick ner med stäven före och aktern höjde sig som ett stort hus över vattenytan. Sedan kokade hela sjön som en strömvirvel av det våldsamma suget. Jag såg ett par man dras ner. Fick själv tag på en lastlucka och höll mig fast. En bit ifrån mig klamrade sig styrman fast vid några plankor.Han hade fått ena benet brutet. Efter en halvtimme fann vi en flotte, 3x4 meter, och blev till sist 10 man på den. Ligurias motorlivbåt kom upp till oss. I den låg kapten Melander med sönderbränt ansikte. Vi hade en koklåda på flotten och ett kök för Metatabletter,kokade kaffe på kvällen, men nästa dag innehöll färskvattenskaggen bara saltvatten. Det blåste upp och första natten var hemsk. Flotten dansade i sjön under ständig överspolning. Kylan var bitande. Själv var jag helt förlamad i ett ben. Efter 2 dygn kom den fruktansvärda törsten. Den tredje natten dog den danske 3e maskinisten Bent Holten.Han var en gladlynt man. När det ljusnade såg vi att Bent låg stilla och bär någon rörde vid honom var han livlös.Han fick ligga kvar hela dagen men till slut kunde vi inte se honommera utan var tvungna att lämpa honom överbord. Nästa natt var lika kall. Någon försökt rigga upp en segelbit som skydd mot sjön.Styrman Swedenborn började yra. Han och jag låg intill varandra för att söka hålla värmen. Swedenborn yrade och sa något om någon höll på att ladda kanonen med sten,sedan dog han i mina armar. Nästa dag hade våra tungor svullnat och struparna torkat

ihop. Ett par man drack saltvatten. 2e maskinist Nygård ropade att nu kände han sig riktigt pigg men efter bara någon timme låg han med ansiktet i mitt knä och bara skrek. Han kunde inte tala. Ögonen var vidöppna och blodsprängda, tungan uppsvullen. På femte dygnet siktades flotten av ss Athenic av Hull, befh David Agnes, som sade att han aldrig sett maken till en sådan samling av medtagna män. Alla fick hissas upp i båtsmansstolar. En kastade sig över en vattenkagge och 2 man måste slå bort honom för att han inte skulle dricka sig fördärvad. Vi lades tillkojs, fick torra kläder, massage och varsin kopp utrörd torrmjölk. Vi fick en fruktansvärd värk i lederna när livet återvände. Vi skrek av smärta. På morgonen den sjätte dagen dog 2e maskinist Nygård som druckit saltavvetn. Vi övriga fick flytande föda även den dagen. Först den åttonde dagen fick vi riktig mat. Så bleb Athenic torpederad. Det blåste hårt men Athenic sjönk inte omgående. Livbåtarna kunde sättasut och Ligurias 10 överlevande var ånyo skeppsbrutna. Det var 24 personer i min livbåt. Alla blev genomvåta av överspolningen och hela natten måste engelsmännen parera sjön med årorna.Nästa dag togs vi upp av en korvett. Det blev trångt ombord med 40 man från Athenic och 10 från Liguria. Vi frå Liguria fick plats i maskinrummet,där det var varmt men oroligt.Det mullrade av sjunkbomber och minskott från korvetten där vi satt uppklängda på gretingen. Efter 3 dygn kom korvetten in till Liverpool där ambulanser väntade på kajen. På sjukhuset väcktes jag ofta av flyglarm, lv-eld och bombkrevader coh såg strålkastare söka över himlen efter de tyska planen. Sent omsider kom jag hem till Sverige som invalid med ett förlamat ben coh ständig värk.

Nygren levde ännu 1980 i Göteborg.

SST bok "Kring Kajutlampan" (1977)

Befh Gustaf Adolf Melander berättar

Fre 21.3 41 avgick Liguria i kustkonvoj från Dunston med full last av kol, destinerad till Las Palmas. 11 av de 26 i besättningen var svenskar. Lör 22.3 kom vi till Methils redd där vi 23.3. anslöt oss till en större kustkonvoj. Tis 25.3 kl 09 anlände vi till en liten men väl skyddad hamn c:a 40 mil syd Cape Wrath i Skottland. Ons 26.3. kl 04 lättatdes ankar och tillsammans med ett 15-tal andra fartyg fortsattes resan.Komna några mil utanför kusten siktades en annan konvoj kommande söderifrån.Denna konvoj föll in bland våra fartyg och bildade en Atlantkonvoj bestående av ett 30-tal fartyg med eskort av 4 jagare och 2 korvetter. Rrsan fortsattes norr om Hebriderna och styrdes så att konvojen höll sig på omkring Lat.N 60°. Engelska spaningsplan kretsade ibland över konvojen de första 2 dagarna. Vädret var kallt med NO vind. -Lör 29.3 kl08 signalerade ledarfartyget på lat N 60 20'-long W 23 50'att konvojen skulle upplösas. Därefter styrdes i enlighet med de instruktioner befh erhållit i sista hamnen från

LIGURIA 29.3.41

Naval Control Service. Efter några timmar var vi utom synhåll för de övriga fartygen. Kl 18.15 träffades Liguria utan förvarning av en torped i lucka 2 BB varvid även en del av salongshuset,bryggorna och husen därstädes psrängdes i luften. Vakthavaden Ie styrman Swedenborn som stått utkik på taket till gnisthytten kastades överbord, rorgängaren matros Arne Johansson blev omedelbart dödad av kringflygande betongplattor. Själv befann jag mig vid explosionen på undre bryggan och förlorade för några sekunder helt fattningen. Jag endast såg att allting vändes upp och ner och att jag plötsligt låg i vattnet, och såg hela fördäcket precis som ett snett tak över mig. Därefter drogs jag ner och kände att jag träffades av föremål som kom farande på mig. Det tog lång tid att nå ytan och jag måste ta in mycket vatten. Jag klängde mig fast vid en trälucka men var mycket utmattad. Blod rann i strömmar över ansiktet från sår i pannan och vid vänstra ögat. Jag kunde inte se långt men hörde nödrop runt omkring mig. Så började jag känna smärtor i vänster arm och sida. Jag förmådde inte röra vänstra armen och blev så svag av det iskalla vattnet att jagtänkte :" Nu är det slut." - Så hörde jag röster alldeles inpå mig och någon fattade tag i mig. Det var 2e styrman Magnusson och lättmatros Jönsson som paddlade omkring i fartygets motorbåt som de funnit flytande och räddade flera av oss. Liguria hade kantrat och sjunkit på mindre än en minut och dragit båda livbåtarna med i djupet. 3 man hade visserligen hunnit upp på båtdäck för att fira STB livbåt men de kastades mot skorstenen när fartyget kantrade och sedan överbord. En av dem blev räddad. Det var telegrafisten. Förflotten på lucka 2 hade sprängts sönder av explosionen.Jag upptäckte nu den andra flotten ett stycke ifrån oss. På den befann sig ett flertal av besättningen men nödropen hördes fprtfaramde långt avlägset i den höga sjön och dyningen. Jag fördes över till flotten och 2e styrman och lättmtros Jönsson gav sig av i den lilla motorbåten och lyckades finna Ie styrman och stuert fortfarande flytande på plankor. Nödropen hade sedan upphört. Ie styrman var svårt skadad, hanhade fått ena benet avbrutet nedanför knät. Då vi räknade över befanns 13 man räddade)10 på flotten, 3 i båten). 13 man var alltså borta 2e styrman omtalade att ubåten gått upp i ytläge och han såg folket stå där på däck och betrakta de nödställda i vattnet.Ubåten styrde strax bort därifrån och dess nationalitet kunde ej konstateras. Vi var alla genomblöta och frös hemskt. Det var bara 1- 2 plusgrader med hagelbyar och oavbruten överspolning. Natten blev lång och svår. Det obetydliga hoppet om räddning långt ute i Atlanten satte ner humöret betydligt men ingen klagade. Inte ett ord yttrades. Alla var inriktade på att uthärda och om möjligt överleva.Det fanns oljerockar på flotten men inte till alla. Filtar och tröjor var genomblöta. Några fick också på sig Mörners livräddningsdräkter.

LIGURIA 29.3.41

Några kunde spänna en presenning över flotten som vi kunde ligga under. På morgonen den 303 kokades kaffe i motorbåten. En del drack, en del inte för de var för medtagna. Jag kunde knappt se för stelnat blod i ansiktet och ögonen ,o ch helam kroppen var öm. Jag hade delvis legat i vatten hela natten och fick nu bytaa plats med en eldare i motorbåten.Han var inte skadad. Jagfick nu ligga på botten i båten.Den läckte betydligt och 2e styrman och lättmatros Jönsson turades om att ösa dag som natt. Båten tog också många sjöar över sig. För att den inte skulle slås sönder mot flotten måste vi till sist kasta loss från flotten och ödet fick sedan avgöra hur långt ifrån varandra vi skulle driva. Vi hade tur, ty hela tiden drev vi inte längre ifrån varandra än att vi ,då vi var på toppen av en dyning, kunde upptäcka flotten på ett par sjömils avstånd. Ett par dygn senare kom vi i närheten av flotten igen och fick då veta att Iesstyrman och 3e maskinisten en morgon upptäckts ligga döda. Ett dygn därefter sänktes de i havet. Ie styrman var svårt skadad, så han kunde ju inte leva länge i kylan, men han var tapper, ty en dag såg vi honom hålla sig upprätt på flotten trots sitt avbrutna ben och ordna med tältningen som blåst ner och som han förbättrade. 3e maskinisten var en ung, kraftig man, men han var tunnklädd och mycket nedstämd och frös oerhört . Döden orsakades nog av kylan för han var inte skadad. De 2 15-literskaggarna med färskvatten var slut efter 2 dygn.Mat fanns, men någon hunger tror jag inte någon kände, bara törst. Jag tror att den som lider av svår törst inte känner någon hunger. För egen del åt jag ingenting alls under de 5 dygn jag låg på botten i motorbåten. Men törsten var olidligt svår, orsakad av allt saltvatten fi svalt när vi låg i vattnet..Fötterna förloarde känseln och benen började svullna. Jag hadeförlorat mins stövlar när jag drogs ner. Några började dricka havsvatten i smyg , vilket 2e maskinist Nygård fick plikta med livet för. Han dog senare på ångaren som tog upp oss. Jag var mycket dålig men törsten var värre än allt annat. Vi såg ahgelbyar vid horisonten men det som kom över oss var det för lite hagel i för att lindra vår törst. - Torsdag den 4.4 på morgonen upptäckte 2e styrman ett fartyg vid horisonten och denna gång var det inte en synvilla. Styrman rapporterade fartygets rörelser till mig och Jönsson svängde en stor flagga på en avbruten stång. Det tog flera timmar av för oss till synes egendmliga manövrar innan ångaren på e.m. kom ner till oss och vi paddalde upp långsides. Villiga mannar firade sig ner i vår båt och hjälpte oss ombord. Jag surrades i en båtsmansstol och hissades upp. Alla på flotten hade räddats tidigare. Athenic av Hull, på resa Montreal-England med spannmålslast, hade måst sätta en båt i sjön för att rädda de orkeslösa männen under presenningen på flotten. Vi bars in i salongen,

LIGURIA 29.3.41

kläddes av, fick torra kläder, vatten i små mängder, sedan konjak i varmt vatten. Vi befäl placerades sedan i befälets hytter, manskapet i andra hytter. Jag bäddades ner på en soffa i befh hytt. Athenics befh omtalade att konvojen skingrats 2 dygn tidigare sedan 6 fartyg torpederats. - Fredag morgon 5.4 fick jag veta att 2e maskinist Nygård avlidit tidigt på morgonen sedan svalget och tungan svullnat så att han inte kunde andas Själv kunde jag inte gå. Jag hade svårt för att ens röra mig. Fötterna var så svullna tt jag blev rädd när jag såg dåmdem. Tårna hade börjat svartna. Det enda var att ligga där på soffan. Kl 17. jag höll just på att dricka en kopp the, inträffade en våldsam explosion och bord,stolar, lampor, speglar,paneler och glas yrde om mig. Egendomligt nog märkte jag ingen skada på mig av detta och kände ingen oro utan fick för mig att nu stannar jag här och går under med fartyget.Jag hörde skrik och kommandrop från däck och firandet av taljor men fartyget syntes inte kantra elle sjunka. "Om jag ändå skulle försöka krypa ut ur hytten." Då jag fick upp dörren om STB skrek någon i livbåtsbesättningen till mig:" You must hurry on,captain, if you want to be saved!" - Så jag kröp till en trappa som jag lyckades ta mig nedför och kom till livbåten som hängde i jämnhöjd med shelterdäck.Då jag kom ombord i den fick jag en kappa på mig och en filt om benen. Båten firades och rodde ut från Athenic som låg och hävde i dyningen.Det var 2 fullpackade båtar som låg c:a 100 meter från fartyge Det gav ett dödsskrik ifrån sig ty ångvisslan stod öppen av någon anledning. Efter cierka 10-15 minuter inträffade en torpedexplosion akterut, en väldig rökpelare steg upp och på några sekunder gick Athenic i djupet med ett fräsande ljud och ångvisslan vrålande tills vattnet slöt sig över skorstenen. Vinden var NO, isande kall med hagelbyar och ökade under natten.Jag tror vi var 26 man i båten under kapten Agnes befäl. Agnes omtalade att SOS hunnit sändas. Nattenblev för mig, min telegrafist och min stuert mycket plågsam eftersom vi alla tre förfrusit fötterna. Hela natte hölls båtenmot vind och sjö med drivankare ute förut. Vid middagstid lördag 6.4 siktades en korvett. Alla jublade och skrek och en filt hissad upp i masten. Efter en timme var korvetten framme vid oss.Sjön var ganska hög. En raketlina sköts över till oss så att vi kunde halas långsides, där många unga män hängde sig över relingen,fattade tag i oss och drog o ombord. Fort måste det gå ty det fanns ubåtar i närheten. Fyra timmar senare räddades även den andra livbåtens besättning. Hela Athenics besättning hade räddats liksom de överlevande från Liguria men 2e maskinistens lik blev kvar ombord. Jag lades in i fartygschefens hytt och en läkare undersökte mina skador och lade förband. Det var allt han kunde gö

LIGURIA 29.3.41

Korvetten fällde sjunkbomber ideligen hela tiden på väg mot Liverpool och avlossade skott mot ubåtar. Chefen omtalade att de sänkt en ubåt och hade dess befh och en man som fångar ombord. - Tisdag kväll 8.4 kom vi till Liverpool där ambulanser väntade på kajen. På sjukhuset opereredes min krossade vänstra axel senare samma kväll. 6 man kunde lämna sjukhuset redan efter en månad.

Egna noteringar

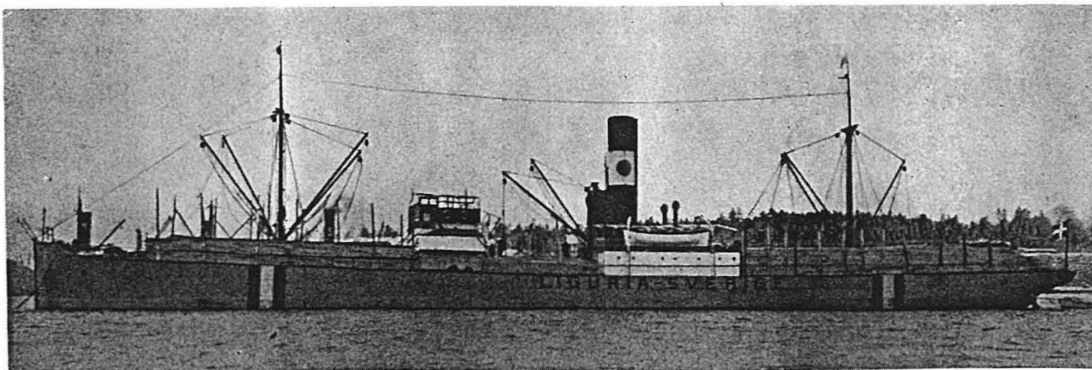
3e maskinisten frös ihjäl på flotten. Hade bara byxor och en undertröja på sig. - Telegrafist Nygren coh 2e styrman Magnusson var i mässen vid explosionen kl 18.15 den 29.3 2e styrman kastats baklänges, allt vräktes omkull. På väg upp till båtdäck såg Nygren kocken Ragnar Åman som letade efter sin hund Bill. Nygren hann fram tilllivbältslåren, spolades sedan överbord. Befh alldeles förlorat fattningen på grund av den oerhört skarpa metalliska klangen vid explosionen och spolats överbord från andre bryggans STB-sida. Då han sögs ner förlorade han stövlarna. Han fann vänstra armen obrukbar,slagen ur led vid axeln, och hade svåra smärtor i vänster sida och kkrossår i huvudet. Dessutom bränt ansiktet i stickflamman från explsoionen. -Ie styrman med sitt krossade ben dog i telegrafistens armar. Det sista han sade var:" Har du sett på fan, han laddar kanonen med sten." Flotten mätte 3½ x4 meter och där låg 10 människor hopträngda i ständig överspolning i 5 dygn med oerhört kalla nätter. - Telegrafistesn ena ben måste amputeras på sjukhuset i Liverpool sedan kallbrand tillstött. Han låg där i 2½ månad. Kapten Melander gick iland för gott i maj 1952 efter ? år i Svenska Lloyd. Han hade tidigare torpederats den 24.1.18 i konvoj SW Bell Rock som befh på ss Fylgia på 1738 brton B.-89 som var på resa Göteborg-Rouen med last av 2340 ton Tackjärn, maskingods och pappersmassa Lat N 56 23'- W 2 15'. Av de 21 ombv omkom 3 och 2 skadades. Melander själv räddades den gången efter en timme i vattnet av en engelsk minsvepare och återkallades till livet med konstgjord andning.

Den ubåt som korvettens befh sade sig ha sänkt med sjunkbomber var U-76, Kapitänleutnant Friedrich von Hippel, som sänktes 5.4.41 på N.58 35'- W 20 20' av jagaren Wolverine och slupen Scarborough.(Att bara 2 blev räddade stämmer inte,alla räddade utom en, enligt Gröner)

SÄNKT AV U-46, Engelbert Endrass

Liguria torpederades kl 17.50 tysk tid 29.3 41 på N 60 - W 29 av U-46, Engelbert Endrass, som sänkt Siljan den 26.9.40 och Convallaria 18.10.40 Liguria hade ingått i konvoj OG 56 UK-Gibraltar som upplösts samma dag. Den 31.3 sänkte U-46 även m/t Castor. - Endrass mötte sitt öde 21.12 41 med U-567 då han vid anfall mot konvoj HG 76 NO Azorerna sänktes av HMS Deptford och Saphire.

LIGURIA 29.3.41



Historik

Lastångare på 1691 brton byggd 1914 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. L.86,3 B. 13,1. Sjösatt 21.7.14, döpt av fru G.Kyhlenberger. Provtur 25.10.14. Systerfartyg till Anglia, lev. 13.6.14 och förlist i juni 1931 i river Parana efter kollision. Shelterdäckad, med elliptisk akter, 5 luckor, varav nr 3 mellan brygg- och båtdäckshusen. ½ master med 7 bommar. Två bommar till lucka 3 utriggade från luftrör på förkant av båtdäckshuse I brygghuset salong,befh och Ie styrmans hytter, pentry. 995 ihkr triple-maskin.12½ knop i barlast. - Skådespelaren Georg Rydebergs far var flera år befh på Liguria, och Georg Rydebergs sjömanskarriär avbröts i förtid då han fick malaria i Lagos då han var jungman på "pappas båt". Han blev tvungen att välja skådespelarbanan. - I oktober 1922 var Liguria nära undergång under ett par dramatiska dygn med eld i lasten på resa Free-town -Liverpool, befh C.Richardsson. Det var kl 01 den 26.10 22 som vakt-havande maskinisten upptäckte att rök trängde in i maskin från akterkant av maskinskottet STB. Lasten bestod av palmolja och palmkärnor. Tydligen självantändning av palmkärnor i säckar.Skottet var starkt uppvärmt om STE Alla ventiler till akterrummet tillslöts och tätades. Fartyget befann sic 180′W Quessant i Biscayabukten. I ett dygn gick allt bra. I grov överspol ands sjö nerkyldes däcket och röken upphörde, men den 27.10 kl 01 flög plötsligt aktre bunkerluckan, akter om skorsten, i luften med en knall och ett eldhav kringvärvde båtdäck och mellangången. Elden rasade sedan våldsamt i mellandäck midskepps. SOS utsändes tills elden brände av led-ningarna. Hårt slingrande i grov sjö 150′från Quessant,nära Scilly Islanc verkade fartyget dödsdömt. Allae man sattes in att bekämpa elden som spritt sig till bunkerkolen. Alllа 5 befälshytterna midskepps STB över-tändes och utbrändes. Däcket rödglödgat om STB. Pumparna hölls igång trot att maskinrummet var rökfyllt.Liguria stävade mot kusten och besättninge vägrade ge upp kampen. Alla arbetade iförda livbälten och livbåtarna var utsvängda. I två timmar låg Liguria bi under kusten medan däckslasten av

LIGURIA 29.3.41

palmolja på fat skiftades i säkerhet och till alllycka undgick sådana fat i underrummet att fatta eld. Kl 18 den 28.10 kom Liguria in till Liverpool och möttes av flodsprutor och bogserbåtar. All fara var då över. Hettan hade orsakat stora plåtskador och alla STB-hytterna midskepps var utbrända men sjövärdigheten inte berörd. Efter lossning avgick Liguria 30.10 till Göteborg och kom 9.11.22 till Eriksberg för reparation. - I dec 1928 blev 2e styrman Oscar Fermén,Nösund, spolad överbord ute på Atlanten i storm. - I mars 1929 blev hon påseglad i Bahia vid kaj och fick avsevärda skador.- Ej varit i svensk hamn sedan februari 1939. Låg i Neapel den 9.4.40 och måste lossa en råglast till Sverige där för hemtransport med tåg.Liguria sattes i juni 40 i trafik för Ministry of Shipping enligt det Svensk-Engelska handelsavtalet. -8-9.12 40 på resa i konvoj Sydney,N.S- Ridham lock med pappersved fick Liguria i hårt väder STB livbåt och förflotte ramponerade o.a ovanbordsskador. Den 11.12 utsattes konvojen för ubåtsanfall och skingrades varvid Liguria kl 12.15 satte kurs på Oban enligt tidigare erhållna instruktioner. Lyckligt anlänt dit 13.12 kl 11.

HEMLIG

CASTOR 31.3.41

TORPEDERAD TROTS " FRI LEJD "
ÖVERMASKINISTEN DEN ENDA ÖVERLEVANDE AV BEFÄLET OMBORD.

Declaration made before the royalSwedish consulate at Willemstad, Cuaacao,16.4.41. (Inkom KK 30.5.41)

Chiefens rapport:

Ons 12.3.41 avgick Port Arthur destinerad till Göteborg. Last av 10626 ton oljor av olika slag (Smörjolja, Brännolja, Toluol och Bensol) Djupg F 27'5" A. 29'5" 35 ombv. Nymålade neutralitetsbeteckningar. 4 livbåtar och en mindre hamnbåt. - Övertänd vid explosion måndag 31.3.41 kl 08.15 mellan N.57° och 58° & W.30° coh31°. Moderat vind och sjö. 2e styrman på bryggan och sjömännen Rundblad och Beijer som rorsman och utkik. 3e maskinisten,vakthavande i maskin, hade order att stoppa maskin om något skulle hända. Kl 09 skulle klockan ha satts fram 25 minuter och det skulle då bli tiden för 30°W. Vid explosionen befann sig chiefen tillsammans med Ie maskinisten och Ie och 2e styrmännen i befälsmässen på poopdäck om BB. Alla rusade mot dörren, Ie styrman först. När han öppnade dörren vid förändan av BB alleyway ut till förkant av poopdäcket stängde han den genast igen och ropade:"Hon brinner!" Jag hann se midskeppspartiet insvept i eld och rök och brinnande olja falla ner över däcket. Jag själv sprang genom maskinkappen, där det var mörkt och huvudmaskinen stoppad, till min hytt om STB. De andra i mässen gick troligen upp till BB båtdäck via BB dörr . Jag satte på mig mitt livbälte, tog en rock och en liten väska med mig och fortsatte via STB lejdare till STB aktre båt nr 3 som jag tillhörde.Poop- och båtdäcken brann och olja regnade ner överallt. Jag såg aldrig Ie styrman mera. Min båt var redan på väg ner.Stuert stod vid aktre taljan men vem som firade förliga taljan kunde jag ej se för eld och rök. Jag sprang ner igen till poopdäck och därifrån hoppade jag i livbåten. Den var c:a en meter under däcksnivån och jag tror vi var 8-9 man i den. Strax därpå släppte förtaljan så att båten kom med fören först i vattnet och två av oss föll överbord.Så brast fånglinan och av fartygets fart föröver svängde livbåten runt,fortfarande hängande i aktertaljan. Denna blev också lagd av så att båten kom på rätt köl men full av vatten och olja. Taljan blev losshakad och båten drev akteröver längs sidan tills fartyget gått ifrån båten. Vi började länsa med en pyts, men olja och vatten rann in över relingarna lika fort igen. BB aktre båt nr 4 ,som hade kommit klar Castor, kom roende upp till oss och tog några av oss ombord så att endast motorman Jönsson och jag själv var kvar. Vi fick en pyts från den andra båten och började länsa igen och vi lyckades få båten lättad så mycket att vattnet inte rann in över sidorna igen. När vi fått så mycket läns att vi kunde börja ro var vi 700- 800 meter från Castors BB låring och båt nr 4 var mellan oss. Castor låg med fören mot vinden omvärd av eld och rökmassor

CASTOR 31.3.41

från midskepps och akteröver och med brinnande olja i sjön på båda sidorna. Senare svängde hon och fick vinden in om BB sida. Medan vi höll på att länsa båt nr 3 ,c:a 10 minuter efter explosionen, såg jag tornet på en ubåt på STB sida och akter om Castor, och för mig såg det ut som 2 man uppe i tornet. Senare hörde jag från den andra livbåten att de också hade sett ubåten.- När vi kom tillsammans med livbåtarna fannjjag, att utom mig själv, var vi 9 man från maskin, 9 man från däck och 2 kockar.Båt nr 4 hade tagit upp 2 man som simmade i vattnet och oljan. Någon mer livbåt såg jag inte till, inte heller något av de övriga 15 som varit ombord.Båt nr 4 satte över 5 man i vår båt och tog oss på släp.Chiefen och matros Hansson ville ro närmare Castor för att se om någon mera man var att ta upp ,men de övriga vägrade på grund av den brinnande oljan. Man kunde inte se Castor för rök och lågor. Vi kom överens om att någon mera levande inte kunde finnas i närheten av Castor och på grund av explosionsrisken beslöt vi att ro längre ifrån det övertända vraket för att inte själva bli brända. Vinden var lätt bris från NO och hela tiden i livbåtarna hade vi lätta vindar varierande mellan NO och syd, men en för båtarna besvärlig dyning som i bland slog ihop från flera håll. Vi höll oss sedan seglande och roende med båtarna 1-2 sjömil från Castor,som hela dagen, hela natten till tisdagen1.4 och tisdagen så länge vi kunde se,brann friskt. På måndagskvällen hade vi alla gått över i båt nr 4 eftersom nr 3 var mycket oljig och alla inventarier hade fallit ur när taljan släppte. Onsdag morgon 2.4 syntes endast ljus rök från akterskeppet och vi kom överens om att gå ombord på vraket och se om vi kunde få tag i något som vi hade nytta av i livbåten. Elden hade slocknat men tjock rök vällde ut från många ställen under däck. Jag såg att explosionen hade tagit på STB sida i tankarna nr 5 och 6.Fartygssidan var öppen så långt ner jag kunde se i vattnet och däcket upprivet till mitten.På fördäck var lucka nr 7 uppsliten STB så att explosionen hade tydligen gått in även i nr 7 STB tank. Hela brygghuset var fullständigt nerbränt, inget brännbart fanns kvar, plåtar och spant hängde krokiga och rök vällde fram ur fartygets inre. Akterut var likaså allt brännbart i hytteroch mässar över och under poopdäck bortbränt, men längst akterut hängde några soltältsåsar kvar med svenska flaggan målad på ett träplan.Även flaggstången stod kvar. Från proviantkällaren rök det fortfarande, så ingen kunde gå ner där. Vi gick igenom alla hytter och salonger men ingenstans såg vi något som kunde vara kvarlevor av människor. I maskinrummet var färgen bränd till ner i höjd med maskintoppen och CO^2-flaskor hade exploderat. Vi tog ner 2 små dunkar fotogen för att göra båtarna rena. Från förrådet under backen tog vi några säckar, 2 små presenningar och en del konserver och kondenserad mjölk. Vi lämnade Castor vid middagstid 2.4

CASTOR 31.3.41

men höll oss fortfarande i närheten. Efter att ha torkat bort det mesta av oljan från båtarna delade vi upp oss med 10 mani den ena och 11 man i den andra båten , samt tog båt nr 4 den mer ramponerade båt nr 3 på släp. - Torsdag den 3.4 var vi på väg ombord i Castor igen då vi siktade ett fartyg och vände för att komma närmare desskurs. Det visade sig vara engelska ms Ontaio som stoppade och tog oss ombord kl 12.05 GMT på lat N 57 59'- long W.32 08'. Vi togs omhand på bästa sätt. På min fråga till kapten om han kunde säna ett telegram till Castors rederi,svarade han:" Jag beklagar,men jag är absolut förbjuden att sända något utöver SOS och position i händelse mitt eget fartyg kommer i fara." - Vi landsattes tisdag den 15.4 i Curacao och omhändertogs av konsuln. ((Chiefen inkvarterades på Park Hotel, de övriga på Hotel Juliana, det vanliga stället för sjömän. Konsuln ordnat med kläder,cigaretter, tvål etc))

Curacao 15.4.41
K.A.Karlsson
Övermaskinist.

Timmerman Karl Blüchers berättelse

Vid explosionen var jag i mässen tillsammans med båtsman, pumpman,elektrikern ooh svarvaren . Då fartyget omedelbart fick stark BB slagsida fick vi den uppfattningen att det skulle sjunka omedelbart. Vi rusade upp på poopdäck och fann det övertäckt med olja. Jag fortsatte upp till båtdäck och kapade surrningen på akterflotten. Som jag då insåg att fartyget inte skull sjunka med detsamma sprang jag till STB båt. Där var stuert vid aktertaljan och mässuppassaren vid förtaljan. Mässuppassaren hade börjat fira båten, men ovan och upphetsad hade han lagt av alla törnar på beläggningspinnen, varvid fallet kom i beknip på rullen som det var upprullat på. Jag försökte då att få loss men orkade inte. Ie styrman kom till hjälp och vi lyckades få loss fallet men kunde inte få törn på pinnen. Som där var folk i båten och fallet var insmort med olja orkade vi inte hålla det utan det rusade u varvid livbåtens för kom att hänga rätt ner i vattnet. Som fartyget hade stark fart brast fånglinan och båten svängde akteröver och försvann ur sikt i röken. Jag sprang då över till BB-sidan och fann den fri från rök eftersom den låg i lovart. Vid aktertaljan såg jag 2e maskinist Mattson som skrek till mig att det var något fel så att han inte kunde fira.Jag såg då att en ända, som varit manad runt om aktertaljan, hade låst fast densamma. Jag kapade med en kniv och vi firade båten varefter jag hoppade ut på taljan och gled ner i båten. Allting var indränkt i olja. Nerkommen i båten såg jag 2e maskinisten och 3e styrman stå på båtdäck utan att företa sig något för att komma ner i båten. De hade samma chans som jag men tog den inte. Ie maskinist Wallin hade jag sett när han slängde ner en liten väska i båten från båtdäcket når båten hängde i nivå med däcket. Därefter sprang

CASTOR 31.3.41

han själv därifrån. Jag drog i utlösningen för taljorna så att båten kom fri och såg då att fånglinan brustit så att Castor av sin fart gick ifrån båte På poopdäck såg jag Ie styrman och ett par andra som skrek att vi skulle fast, men som fånglinan brustit, hade vi ingenting att hålla fast med. Strax efter försvann Castor i rökmassorna. Fånglinorna var av grovt 3"-virke, men tillökade med klenare virke för att öka längden. Det var den klena linan som brustit. Ett par minuter efter fick jag syn på STB båt som drev full av vatten och olja upp till relingarna. Jag hörde nödrop akter om oss, vi rodde ditåt och fann först jungman Strandell ch sedan lättmatros Lange .vilka vi halade upp. Vi rodde sedan upp till den andra båten och tog ombord även dennas besättning utom 2 man, chiefen och motorman Jönsson, som stannade kvar för att försöka länsa båten. Castor var då helt övertänd, även oljan på vattnet brann och elden spred sig hastigt. Det var mycket olja på vattnet där vi befann oss och för att inte bli levande uppbrända måste vi ro från Castor istället för emot henne som vi ämnat. Min uppfattning om vad som tilldrog sig ombord efter att vi hade kommit ifrån fartyget är, att de återstående fått ut hamnbåten men inte kommit ut ur den brinnande oljan utan dukat under där, ty en lång stund efter kunde vi se ett föremål som brann med tjockare lågor än oljan, omgivet av tjock rök och lågor, på något avstånd från det brinnande fartyget. Att ro dit var omöjligt. Strax efter vi var klara från oljan såg vi alla ombord i båten på något avstånd från Castors STB låring tornet av en ubåt sticka upp, för att efter ett par minuter åter försvinna. När vi var tillsammans med båtarna gick 5 man över i STB båt som togs på släp. Möjligt är attfånglinan på BB båt sprungit av vid explosionen eller skurits sönder av relingen på fartyget.

Curacao 15.4.41
K.Blücher
Timmerman

Vid sjöförhöret i Willemstad,Curacao, 16.4.41 hördes alla överlevande från Castor utom Conny Kockum som inte infunnit sig.Alla förklarade sig inte ha något att tillägga till chiefens och timmermans berättelser.

7

Rapport av befh på ms Otaio 15.4.41

The New Zealand Shipping Co ltd

British mv Otaio
Curacao,April 15th,1941

His Swedish Majesty's Consul
Willemstad,Curacao,N.W.I

Sir,

I beg to report that baout 10.00 a.m. om thursday 3d instant, in lat.N 57 59' long W 32 05', we came up with the torpedoed and smouldering swedish motortanke

CASTOR 31.3.41

Cator . 21 survivors of the crew, accomodated in 2 lifeboats, were lying off, and these men together with their boats were taken onboard this vesel. The chief engineer of Castor, mr Karl Albin Karlsson, senior officer of the survivors, stated that their vessel was torpedoed at about 8.15a.m. on monday 31st March, but no doubt you will be obtaining a complete and official account of the occurrence from him and other survivors. Accomodation is necessarily limited in a vessel of this type, but it has been a pleasure for all hands to make the men as comfortable as possible under th circumstances, and all rae now in good health. The lifeboats were stowed in our forward welldeck, but both have since suffered the damage from heavy weather. I have asked messrs Madure & Sons - our agents at thisport- to confer with you as to the necessary arrangements for the landing of the men and their boats. Enclosed herewith please find a list of the survivors and their ratings together with a further list of the men that are missing

I am, Sir, Yours faithfully
Gilbert Kinnell
Master

Ovanstående översändes, Washington 30.4.41, till UD från Boström, Svenska Legationen, tillsammans med andra papper, " för den händelsende av konsulatet i Willemstad, Curacao, direkt insända handlingarna rörande Castors torpedering icke kommit departementet tillhanda." Förutom räkningar från konsulatet i Willemstad på kostnader för Castormännens kost, logi, cigaretter , biltransport från MS Otaio i Caracas Bay till hotell i Willemstad, transport av 20 män med båt ut ill Bore X för vidare befodran till NY, etc (Totalt 5843 Floriner) även följande kvittens:

The New Zealand Shipping Co Ltd
Federal Steam Navigation Co ltd

M/V Otaio
Curacao 15/4/41

Meals supplied to 21 survivors of the Swedish tanker Castor

3d April	21 man	2 meals	42 meals
4th April to 14th inclusive			
11 days	21 men	3 meals	693 meals
15th April	21 men	2 meals	42 meals
		Total:	777 meals

I certify to the above numbermof meals having been served.

K.A.Karlsson
Senior survivor of tanker Castor

ü
Steward in charge

GILBERT Kinnell
Commander m/v Otaio

CASTOR 31.3.41

Likaså översänt till UD från legationen i Washington 30.4.41 följande brev, daterat Curacao 16.4.41, från Konsul Maduro, till- xxx His Swedish Majesty's Chargé d'Affaires i Caracas, Venezuela:

Med förfrågan hur han skall förfara med livbåtarna i Caracas Bay och om han skall betala ut hyrorna eller ej.

"It would seem, under present circumstances, that the only possible way to repatriate these men would bee via the USA. If you concur with this view, please arrange for this repatriation direct via the American minister in Caracas or through the Swedish minister in Washington, DC, and have the neccessary instructions cabled to the American consul in Curacao. Since this is quite an unusual case, I should highly appreciate receiving from you at the earliest possible moment full instructions as to how to deal with it efficiently. I am not cabling to the Royal Swedish Foreign Office nor to the owners of the Castor, and leave it to you to notify this catastrophe to such authorities in Sweden as you may seem necessary.

With assurance of the highest consideration, I have the honour to be, Sir

Your most obedient servant

B Maduro
Royal Swedish Consul

Egna not. 20 direkt till Petsamo med Bore X 13.5.41

Motorman Karl Otto Karlsson föredrog att stanna i Västindien. Övriga 20 från Castor kom den 13.5.41 med finska ss Bore X till Petsamo direkt från Curacao, f.v.b. via Rovaniemi med buss till Sverige och tåg till Stockholm. Samma dag Bore X kom till Petsamo bombade tyskt flygvms Josephina Thordén på 6548 brton B.-32 i Göteborg i brand då hon på resa Mexico-Petsamo med oljelast närmade sig Färöarna med "fri lejd". 15 man omkom i lågorna, 17 räddades. Inga passagerare medföljde. Vraket blev 24.5 inbogserat till engelsk hamn.

Sjöförklaring i Malmö den 30.5.41

HEMLIG

Chiefen anmält sig 28.5 till sjöförklarings avgivande.

Advokat Gunnar Behm för SKN

Alla skeppspapper förlorades

Chiefen: Det i rapporten angiva klockslaget för explosionen endast ungefärligt. Castor hade lämnat Göteborg den 16.10.40 och gått till Key West, Florida, för order, där hon sedan fick ligga i 100 dygn i väntan på fri lejd för hemresan. Befh uppgivit för chiefen att sådan lejd erhållits från tysk och engelskt håll. Därefter hade Castor gått till New Orleans för lastning och sedan till Port Athur för slutlig

CASTOR 31.3.41

lastning. Avgått därifrån den 12.3.41 - Explosionen känts i mässen som en kraftig stöt som dock inte kastat dem av stolarna. Fartyget krängt över hårt BB. Då Karlsson kommit ut ur mässen var brygghuset så helt insvept i eld och rök att det inte synts. Vinden låg på förifrån och fartygets framfart drev rök och lågor akteröver. Brinnande olja som kastats upp i luften regnat ner akterut. Lasten utgjordes av toluol, en olja som används vid sprängämnestillverkning , i tankarna föröver,samt brännolja i midskeppstankarna och bensol i aktertankarna. Dessutom fanns i torrlastrum midskepps och längst föröver ett parti smörjolja i fat. -Båtdäcket sträckte sig längre ut på sidorna än det underliggande poopdäcket, och därför var Karlsson , då han befann sig på poopdäcket, skyddad för den brinnande oljan. Fånglinan som brast var fastgjord i relingen från livbåtens för. Gått högst 5 minuter från explosionen och till livbåten kommit i sjön. Då Castor avlägsnade sig från livbåten fanns ingen brinnande olja omkring livbåten men olja på vattnet brann och eldens sped sig i riktning mot livbåten. Karlsson sett ubåten på 40-50 meters håll. Den var svart eller myckt mörkt grå. De 2 som tagits upp av båt nr 4 var de som fallit ur båt nr 3 när taljan föröver släppt. - Båt nr 3 tagits på släp av nr 4 därför att mast,segel o.a i båten gått förlorat.Årorna dock funnits kvar. Oljan brann på vattnet på båda sidor om Castor upp till 40-50 meter från fartygssidan. Efter c:a en timme hade elden slocknat på vattnet om BB som eftre svängen blivit lovartssida. Vid explosionen hade åtminstone befh, 2e styrman, telegrafisten, salongsuppassaren och 2 av däcksmanskapet uppehållit sig midskepps. - Rest hem med Bore X från Curacao.(Bore Xav Åbo) 3e styrman på Bore hade omtalat att han på kvällen den 1.5 hört i radio en sändning från Berlin för Sydamerika, i vilken en tysk ubåtsbefh som återvänt till sin bas, rapporterat att han sänkt 25 fartyg, bland dem sv. m/t Castor. - Karlsson ej hört något om Castors öde efter det fartyget övergivits.

Timmerman Blücher: Fånglinorna, 3½", sett gamla ut, för länge utsatta för väder och vind. C:a 1½ år gamla. Även det klenare tågvirket de skarvats med i Gtbg hade varit för gammalt.2½-3" Enligt Blüchers uppfattning hade flera man mist livet p.g av fånglinornas beskaffenhet. B. hade i Key West för båtsman påpekat fånglinornas underhaltiga beskaffenhet men båtsman svarat attdet var befh sak. B. ansåg att det int varit hans sak att gå till befh om detta. - Den mäss B. satt i vid explosionen någon gång mellan 08.15-08.20 låg under poopdäcket på huvuddäck. Explosionen känts som en hård stöt i fartyget. Poopdäcket varit så övertäckt emd olja att det varit omöjligt att gå där utan att halka omkull. Lågor hindrat honom från att komma till sin båt ,nr 2,

BB förliga. Då mässuppassaren, som var 16 år, skulle klara fallet från rullen hade han i upphetsningen lagt av alla törnar på beläggspinnen så att fallet kommit i beknip på rullen. Manövern ytterligare försvårats av att linan varit upprullad på rullen underifrån i stället för ovanifrån. Mässupppassaren sprang kort därpå från platsen och hade inte vågat försöka få loss fallet, ty han orkade inte med ena handen hålla livbåten och samtidigt med andra handen dra loss fallet. Ie styrman kom till hjälp.Han ropade:"Kom hit nån och hjälp oss!" men ingen kom. Med förenade krafter luckades de 2 få loss fallet men de kunde inte få törn på pinnen eftersom båten var hårt lastad, pinnen insmord med olja som regnat ner överallt. På båtdäckets förkant brann oljan. Medan BB båt under firningen varit i nivå med poopdäck såg Blücher Wallin komma och kasta ner en väska i båten varpå han avlägsnat sig och sedan inte synts till. -Sedan fånglinan brustit hade både den ursprunliga delen jämte ett stycke av den tillskarvade delen suttit fast vid livbåten. Medan BB-båten därefter glidit akteröver på grund av fartygets framfart hade B. hört Ie styrman ropa:"Kapa inte!" - Men linan hade inte kapats eller bränts av utan slitits sönder. Om den varit i fullgott skick skulle den ha hållit. 3e styrman och 2e maskinisten osm var på båtdäck hade antagligen tänkt ta sig ner i båten på lejdaren sedan den kommit i vattnet.Hade båten blivit liggande kvar vid fartygssidan bara några minuter skulle dessa 2 blivit räddade och sannolikt även andra. Såväl Ie styrman ocm 3e styrman och 2e maskinisten hade kunnat hoppa överbord och blivit upptagna.Varför de inte gjort det visste inte Blücher. - Lange och Sandell i vattnet togs upp sedan de ropat på hjälp. Det var först när oljan på vattnet runt Castor slutat brinna som man iakttog ett föremål som kan ha varit hamnbåten.

Matros Hansson: Satt och åt frukost i matrosmässen under poopdäck tillsammans med 7 andra, då en hård stöt kändes i fartyget och ljuset slocknade. Rusat till sin hytt efter livbältet, sedan till BB båt nr4 vars förliga talja han skulle fira. Hansson var första man där. Aktertaljan skulle ha firats av lättmatros Svensson men han hade sprungit till en av STB båtar varför 2e maskinisten firade i hans ställe.Hansson enligt instruktiom genast kapat surrningarna med en yxa, och klargjort för firning. Båt och däck var överspolade av olja.Efter hand kom 1o man Hansson beordrats av 3e styrman att gå i båten och hålla den från fartygssidan under firningen. 3e styrman själv tagit förtaljan. Strax innan båten tog vatten gled Blücher ner i den på aktertaljan och en av lättmatroserna på förtaljan. Då båten nått vattnet drog någon i handtaget till utlösningsanordningen för taljorna aå att de släppte.(Mills patentutlösning). Då Hansson skulle hålla båten till fartygssidan upptäckta han att fånglinan brustit strax för om knopen. Den måste ha brustit innan

CASTOR 31.3.41

båten tog vatten. Den kan ha brustit vid explosionen men verkade avskuren mot relingsjärnet. Då fartyget glidit förbi såg Hansson an av STB båtar liggande vattenfylld och med folk ombord som ropade på hjälp.Längre akterut hördes nödrop från Lange och Strandell i vattnet. Då STB-båten såg ut att kunna sjunka togs först alla utom 2 i den först upp, därefter de 2 i vattnet . Då det brinnande fartyget avlägsnat sig från livbåtarna sågs 3e styrman och 2e maskinisten stå på däck utan att försöka rädda sig. Det fanns ingen olja på vattnet där de stod. De hade kunnat hppa överbord och simma till båtarna. På poop-och båtdäck branndäremot oljan. - Ubåtstornet setts 400-500 meter från livbåten. Det verkade grönsvart i färgen. 2 man med kikare sågs en kort stund betrakta förödelsen innan ubåten försvann.

Motorman Jönsson: Satt med 6 andra och åt frukost i motormännens mäss STB under poopdäck mitt emot matrosmässen då en dov smäll hördes och fartyget krängde över. Hämtat livbältet i sin hytt, sedan i upphetsningen sprungit till STB båt nr 3 istf BB båt nr 4.Stora rökmassor vällde akteröver, däck och livbåtar var täckta av olja. Vid båt 3 höll 2 man på att kapa surrningarna.Hoppat i båten som börjat firas. I höjd med. poopdäck slirade ena taljan så att båten kom att hänga med fören nästan rakt neråt och alla ombord slungats mot fören. Kom i sjön vattenfylld när aktertaljan kapades men lyckats komma klar sidan. Då båtarna låg akter om Castor såg Jönsson en man på poopdäck som bara stått och sett ner i vattnet fast gan hade kunnat hoppa överbord och simma till båtarna.

KK memorial 19.7.41 Ej för publicering

Vid explosionen antändes genast oljelasten i (ans och 6ans tankar och fartyget fick BB slagsida. Alla som uppehöll sig å bryggorna synes härvid ha bränts tilldöds. På poopen, där de båda stroa livbåtarna hade sin plats synes Ie styrman ha dirigerat deras sjösättning med 20 man ombord,varvid 2e maskinisten, 3e styrman, timmerman och sturet varit behjälpliga vid nec firandet. Dessa 5 men,blevo med undantag av timmerman, ur stånd att rädda sig och brändes upp levande efter det båtarnas fånglinor sprungit. Brinnande olja regnade kontinuerligt ner och slagsida försvårade ytterligare sjösättningen.Dessa 5 män utförde ettheroiskt arbete för sina kamrater. Varken 2e maskinisten, 3e styrman eller stuert hade enligt båtförteckningarna varit avdelade till firandet av taljorna,vilka gjorts slippriga och ohanterliga av oljan, utan hade självmant påtagit sig detta arbete istället för andra män, varav 2 räddade sig i livbåtarna. Dessutom avvärjde timmerman en överhängande fara för båtbesättningen därigenom att han med stor sinnesnärvaro snabbt klättrade ut på aktre däverten och med sin kniv

CASTOR 31.3.41

kapade den ända som tidigare varit manad runt och nu beknipit sig under den nersmorda taljelöparen. 3e maskinist Persson, som vid tillfället hade vakt i maskin, stoppade motorerna innan han begav sig upp på däck, och kom då för sent för att inta sin plats i BB båt. Hans mod och rådighet räddade många liv. Jag får värdsamt hemställa att Kollegium ville till ovan nämnda omkomna befälspersoners efterlevande mödrar eller änkor samt till timmerman Blücher utverka belöningar i form av medaljen "För mod och rådighet till sjöss i farofylld tid."

Anmärkning: Vad de genom skarvning av smäckrare 2½" tågvirke förlängda fånglinornas beskaffenhet beträffar har denna hopknopning till 3½'' manilla varit avgjort förkastlig.

Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST (Förnamn mm egna noteringar)

† Befh David Harald Juhlin,Strandbaden,Hälsingborg, 13.8.96 Viken (Sedan -32)
† Ie styrman Carl Johan Ludvig Jeppson, Mjölnargatan 10,Kalmar,20.9.96 Simris hamn.
† 2e styrman Rolf Bruno Sandström, Billdal,Gtbg, 25.2.93 Gtbg
† 3e styrman Nils Börje Elvir Nilsson, Surbrunnsgatan 15,Ystad,1.8.06 Ystad. Ende sonen på första resan med Castor
† Telegrafist Fritz Efraim Larsson, box 96,Arlöv, 14.12.00 Limhamn Tjänstgjort ombord sedan lev. 1928
Chief Karl Albin Karlsson, Strandgatan 18, Limhamn, 4.4.87 Malmö ([illegible] 1912 29)
† Ie maskinist Bror Eugen Wallin, Majstångsgatan 4c,Gtbg, 23.4.00 Ekeby
† 2e maskinist Erik Fridolf Gunnar Mattson, Västergatan 11,Malmö,22.11.00 i Frötuna.
† 3e maskinist Alf Oscar Persson, Elghagsgatan Ib, Gtbg, 6.9.18 Gtbg
† Stuert Anders Andersson, Lerhamn, Krapperup, 11.6.92 Brunnby (Gift,5 barn)
Ie kock Charles Henry Ahlberg, Stadsäga 7498a,Gtbg,27.5.99 Gtbg
2e kock Adolf Lennart Hallberg, Bergsgatan 32,Malmö, 17.6.98 Malmö
† Salongsuppassare Rolnad Holst, Idrottsgatan 45, Limhamn,22.4.22 Sthlm Skulle ha fyllt 19 år den 22.4
† mässuppassare Nils Holger Tengquist, Elstrupsgatan 41c,Malmö, 12.4.25 Stib Skulle ha fyllt 16 år den 12.4
Timmerman Karl Ferdinand Blücher, Spånggatna 31,Malmö, 14.11.97 Lund
Båtsman Johan Sigfrid Persson, Skolgatan 161,Skillinge, 6.11.10 Nöbbelöv
Matros Karl gunnar Arvid Hansson,Klörupsväagen 19,Trelleborg,13.5 10 T-b
† Matros Axel Rundblad, Repslagaregatan 8, Gtbg, 19.10.00 Mörrum
Matros Stig Börje Blomberg, Skolgatan 4,Malmö, 13.11.19 Malmö
Lättmatros Nils Roland Lange, Tegelbruket,Älvkarleby, 8.6.03 Älvkarleby
Lättmatros Gösta Harry Holmgren, V.Förstadsgatan 16,Malmö, 18.9.18 Malmö
Lättmatros Karl Erik Svensson, Slussgatan 17,Malmö, 18.11.17 Malmö

Forts

CASTOR 31.3.41

Crew list forts.

Lättmatros Alvar Henry Johnsson, Skurup, 16.2.20 Vinslöv

+ Lättmatros Per Ingemar Beijer, Kärra,Göteborg, 27.3.20 Tunge

Jungman Sven Ove Strandell, Nils Bjelkegatan 5,Lund, 27.2.21 Lund

+ Jungman Hervin Georg Andersson, Fosievägen 21,Malmö, 14.11.14 Malmö

Elektriker Conny Sixten Lorents Kockum,Stenbocksgatan 21,Malmö, 12.4.97 Malmö
(Överlevde Santos 24 2.40)

Pumpman Sven Robert Karlsson, Ronneby, 3.3.91 Ronneby

Svarvare Vitus Valdemar Andersson, Vårdö, Åland, 27.2.12 Vårdö

Ie motorman Malte Johan Hartwig Jönsson, Jörgen Ankersgatan 5a,Malmö 22.2.18 Stångby

Ie motorman Karl Gottfrid Verner Johansson, Gustafsberg, Kapsta, 16.9.88 i Vårdinge

Ie motorman Ernst Johan Edvard Andersson, Amiralitetsgatan 10,Gtbg, 15.6.9[illegible] i Värnamo

2e motorman Karl Otto Karlsson, Ostindiefararegatan 6,Malmö, 21.8.95 i Hammerdal

2e motorman Malte Jonas Söderholm, Domsjöverken, 25.9.08 Själevad

+ 2e motorman Folke Heijde, Vaktmästaregatan 12, Gtbg, 21.5.14 Västra Råda

2e motorman Erik Johan Oscar Oscarsson, Boxvik, Nösund, 16.8.20 Telneby

Alla mönstrat i Gtbg 11-14.10.40

SKNEIII 200

Brev till UD ,Caracaz 25.4.41, från konsul A.Winkvist

Till Hans Excellens ,
Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

Med anledning av särskild förfrågan beträffande m/t Castors krigsförlisnir får jag vördsamt meddela följande: Det var nödvändigt att resa till Curacao för att komplettera de uppgifter som sjörförklaringen lämnat,och innan förhör vidtogs, sökte jag hos många marina fackmän upplysning beträffande hur ett synligt torn av en ubåt kunde giva ledning för bedömande av ubåtens nationalitet. Det framgick, av de upplysmingar jag erhöll, att formen på torbet var praktiskt taget lika i alla mariner. (Här följer utdrag ur Chiefens och Blückers rapporter) ..Castor gick alltså ensam och inte i konvoj. Nationalitetsmärkena voro fullständiga och enligt bestämmelserna. På bogen var "Castor" målat och de svenska färgerna. Midskepps "Castor Sverige" med svenska flaggan ovanför.Därfeter följde åter ett fält med de svenska färgerna etc. På solsegelåsarna akteröver var uppställ en svensk flagga målad på ett träplan. Allt var nymålat före avresan från Portt Arthur. Namn,märken och flaggor var belysta battetid.Slutligen var var flagga och Castor Sverige målat såatt det kunde ses från flygplan.

CASTOR 31.3.41

P.M. angående Castor 29.3.54

Kungl. UD.

Av handbrev I.Bägglöf -Ståhle den 7.10.40 (dossier H60 F/134) framgår att man från tysk sida meddelat att intet hinder mötte mot att Castor utlöpte till Amerika under förutsättning att fartyget på utresan ging i barlast och att det faktiskt återvände till Sverige med last av mineralolja, dels och att anvisning utfärdats om att lejdebrev skulle utfärdas för Castor. Av senare handlingar i samma dossier framgår även att fartyget erhållit tysk lejd.Enligt skrivelse 10.4.41 från marinattachén i Berlin till Chefen för Sjöförsvarets Kommandoexpedition (remitterad 11.4.41 av beskickningschefen i Berlin till Chefen för UD:s ploitiska avdelning) hade marinattachén vid tidigare tillfällen fäst de tyska marin-och flygmyndigheternas uppmärksamhet vid Castor och dess egenskap av lejdfartyg och marintanker.

Stockholm 29.3.54
Envoyé Ståhle

På likvidationsnämndens förfrågan angående Castor lejd svarade Trelleborgs ÅngfAB den 19.3.54 att " inga handlingar från denna tidig tidpunkt finnes kvar, men fartyget hade givetvis lejd,som vi förmoda väl ordnades genom Sjfartskommittén 1939 ."

UD H-1344 Telegram & brev som belyser dramat

UD H-1344, Handelsavd. Sjöfartssektionen, omfattar 2 volymer. I delI uppehåll i Casablanca 3-8.6.40 på resa Vigo-Queenstown under svensk flagg med Iatlienjagarna, samt förhandlingarna som ledde fram till Castors sist resa Port Arthur- Sverige. I vol 2 avhandlas lasten och förlisningen. Lasten se sid 12 - Navicert beviljad i London 28.2.41 för hela lasten. Den 12.3 kl 13 lokal tid avgick Castor från Port Arthur efter att ha erhållit ships navicerts. Det tyska lejdbrevstället i Göteborg kom av förbiseende att underrättas om avgången först den 19.3 då direktör Möller i Sjöfartskommittén ringde dit!

Brev till Ståhle,UD, från AB Olsson & Wright,Sthlm, 20.3.41

B.B.

Mitt skötebarn Castor är ju nu på väg hem och om allt går lyckligt torde den vara här omkring 5 April. Malmros har bett mig försöka förbereda dem det vederbör att båten får gå ut igen och med tanke på den tid detta tar vore skäl göra detta omedelbart och i ett sammanhang. Hemställer därför till dig att du informerar Wilhelmsstrasse och Downing Street och får deras tillstånd att återvända till USA med båten.

Hälsningar vännen
John Schreil
(Direktör)

CASTOR 31.3.41

Svar 20.3.41 från UD

B.B.

Enligt den procedur varom överenskommelse träffats, skall den av Dig berörda frågan om Castors återfärd skötas av Sjöfartskommittén i Göteborg, efter framställning från redaren. Vi önska ta så litet högtidligt som möjl på dylika frågor. Skulle det gnissla rycker UD in.

Din vän Ståhle

Ch.telegram UD till Londonbeskickningen 10.4.41

Hemställ amiralitetet efterforska Castor som ännu ej avhörts =Ministry foreign affairs.

Svar från London , ankom UD 12.4 00.30

Amiralitetet laemnar dagliga meddelanden ert qqfnq 768 men castor ej avhoerd qaaq 11 april = Swedish minister

Ch.telegram UD till Berlinbesckickningen 12.4

Besk. london som dagligen erhåller besked från amiralitetet rör castor senast den 11 fått besked varje spår saknas stop tyvärr måste nu räknas med förlisning stop då varje meddelande saknas befaras radioanläggningen förstörd varför flygbomb misstänkes begär noggrann undersökning =Cabinet

Marinattachén i Berlin i brev t. Ch för Sjöförsvarets K.exp
Avsänt Berlin 10.4.41

m/t Castor saknas fortfarande och enligt vad jag härmed vördsamt får meddela uppgiver OKM senast idag att man saknar varje kännedom om fartyget. Marinattachén har sedan månadsskiftet i det närmaste dagligen varit i förbindelse med marinmyndigheterna i detta ärende. På ett tidigt skede av diskussionerna i OKM i sjöfartsfrågan fästes uppmärksamheten på fartyget och dess egenskap av transporter för Svenska marinen. Framställningar har gjorts om vidtagandet av åtgärder till förhindrande av angrepp mot fartyget. Jag har hela tiden erhållit svar att man sig intet har bekant om fartyget. Anledning finnes förmoda att OKM sökt skydda detsamma, men sannolikheten talar nu för att fartyget sänkts av flygstridskrafter. På min begäran har även Luftwaffe tidigare uppmärksammats på Castor och dess egenskap av marintanker och lejdfartyg. Inom OKM säger man idag att olyckligtvis genom flyg bla 2 finska med lejd försedda fartyg sänkts, däribland Carolina Thordén ,om vilken det tillades att hon hade anslutit sig till en egnelsk konvoj vid Färöarna. Man undrar nu om ej Castor vid passerandet av Färöarna frivilligt eller med tvång ingått i konvoj och därvid blivit angripen och sänkt. Kring Färöarna har på sista tiden flera tankfartyg sänkts.

Berlin 10.4.41

And.Forshell -Kommendörkapten

CASTOR 31.3.41

Telegram från Handelsdelegationen i N.Y 15.4.41, ankom UD 16.4 07

Var finns Castor Gullmaren ? = Swedel

Ch. telegram UD till Swedel,NY 16.4.41 kl 21

Castor ert ch. 508 torde nu få anses förlorad -Gullmaren ännu icke avhörd färö =Cabinet

(Swedel inrättades i NY i januari 1940 för sjöfartsfrågor)

Brev Arvid Richert,Berlin 15.4. till Utrikesrådet G.Hägglöf,UD

Broder!

I anslutning till gårdagens telefonsamtal med departementet satte sig von Post igåre.m. i förbimdelse med envoyén Leitner, meddelade honom vad som inträffat med Venezuela och Kexholm, hemställde enträget att de tyska stridskrafterna inkl .luftstridskrafterna måtte respektera den intill den 16 april gällande överenskommelsen beträffande Göteborgstrafiken och framhöll särskilt betydelsen av ett de tre nu närmast väntade fartyge Ecuador, Klipparen och Gullmaren måtte obehindrat kunna passera.

Telegram till UD fr. Beskickningen,Caracas,avsänt 17.4.(Ank.UD 18

21 av besettningen motortankbaat castor av t-b landat foerrgaar kvaell curacao stop enligt sjoefoerklaring curacao fartyget torpederat ungefaer 58 north 32 ewst 31.3 alla papper foerlorade stop Raeddades namn foedelseort foedelseaar--------- Man befarar omkomna david juhlin master karl jeppson first mate robert sandstroem secind mate nilsson third mate fritz larsson w.o bror wallin first engineer mattson second engineer oscar persson third engineer aadersson steward holst saloon boy andersso messboy runblad ab beijer os tengrust skall kanske vara tengquist kookboy heijde second motorman = Winquist

Ch.telegram UD till Londonbeskickningen 18.4

Beskckningen caracas tel. london castor torpederad 31 mars 21 man räddade 3.4 nyzeländska otatio kapten kinnell fraöför tack stop vi infordrat besk närmare omständigheter stop angeläget ni u-rättar brittiska vederbörande då vi av beskcikningen här förstått misstanke castor kapats av tyskarna vilkett antytts få menliga följder oljemedgivande = Minstry foreign affa

Svar en clair London till UD 18.4.41

165. 21 survivors ex castor landed curacao 15 members crew misssing stop survivors state ship ablaze when abandoned by crew stop legation caracas wiring you names survivors stop = Sw consulate general

Ch.telegram beskickn. Washington till UD 22.4.41

Winquist meddelar ert qapcqd torpederade oeverraskande utan varning eller antydan ubaatens naervaro. samtliga saago torn ingen sett maerke

CASTOR 31.3.41

500

bokstav nummer. avstand ungefaer qojuq meter uniform ej skoenjbar ingen moeþlighet faststaella nationalitet .castor gick ensam. torp 31.3 kl qhzaeq 8.15 fm tank fem troligen syu uppslitna vaaldsam brand fartyget och vattnet omkring. reddningsbaatarna utsattes med svaarighet. ungefaer 10 minuter efter explosionen syntes ubaatstorn ett par minuter.stannade naerhet fartyget som ej sjoenk brann tvaa dagar varefter man onsdag fm gick ombord allt uppbrunnet utom foeraad foerut fara nytt anfall explosion lemnade man aater fartyget saag torsdag skepp otaio som reddade fartyget floet aennu.sjoefoerklaring curacao insends naesta kurir.

Telegram en clair Washington till UD 26.4.41

Kan jag laate kjaellstroem ta del sjoefoerklaring castor foer press release d.n.z.

Svar från UD 26.4.41

Svensk washington edert 172 nej = Cabinet

Brev von Post,Berlin legationen, till UD,Söderblom

(Utrikesrådet S.Söderblom. Berlin 30.4.41)

---Från tysk sida förklarades att man hittills icke erhållit någon rapport i ärendet Castor från de marina myndigheterna,samt att möjligheten att ifrågavarande ubåt, tysk eller icke tysk, sedermers gått förlorad icke finge anses utesluten.Därest så vore fallet finnes ju icke någon möjlighet att fastställa huru sänkningen försiggått....

Bifogat PM över samtal i OKM 30.4.41 mellan KK.And.Forshell svensk marinattaché, och Kapitän Besthorn, ang. Castor

...Jag framhöll att Castor befann sig på av tyskarna anvisad kurs. Kapitän Besthorn framhöll att hela fallet CAstor för närvarande vore under utredning i Auswärtiges Amts regi. Såsom sin rent personliga åsikt ville. han framhålla att det ej vore en tysk ubåt som sänkt Castor, Såvitt han hade sig bekant hade man ej haft ubåtar i farvattnet ifråga vid denna tidpunkt.Det utökade spärrområdet hade hastigt proklamerats såsom svar på vissa hotande uttalanden i USA. Herr Besthorn höll för sannolikt att brittisk,polsk eller holländsk ubåt utfört anfallet. Utredningen torde komma att fortsätta. Förestående argumentering framfördes icke på ett enligt min åsikt övertygande sätt. Marinattachens personliga åsikt är att även om en tysk ubåt varit skyldig xxxxxdetta och detta mot OKM:s order och önskan, man av prestigeskäl ej kommer att vidgå ett tyskt anfall

Inget bekant i Berlin 29.5.41

Marinattachen And.Forshell 29.5.41 åter förhört sig vid OKM om Castor och Venezuela, men OKM inte haft något att upplysa om dessa fall.

Tack till Otaio

Legationen i London 21.4.41 till Foreign Office framfört Sv.Regeringens tck för ms Otaios assistans av Castors överlevande.

CASTOR 31.3.41

Flygpostbrev till UD från konsul Winquist,Caracaz 25.4.41
Ankom till Stockholm 4.6.41 med kurirpost

Söndag 20.4 beslöt jag resa med första aeroplan till Curacao för att biträda vid ordnandet av besättn. angelägenheter. Det framgick av telegram från Curacao att det förelåg en meningsskiljaktlighet mellan konsuln och den räddade besättningen angående det belopp de skulle erhålla.Vid min ankomst reste jag omedelbart tillsammans med konsuln och övermaskinist Karlson upp till den plats där besättningen bodde i Curacao. Jag fann att manskapet fordrade 300:- kr omedelbart och på en gång,under det attkonsuln ansåg att om de finge detta skulle de förslösa pengarna på sprit och inte köpa vad de behövde. När folket anlände till Curacao och genast behövde kläder,så hade konsuln hänvisat dem till en affär,där de finge taga ut det nödvändigaste,vilket de ochså gjorde,men de hade icke stor möjlighet att välja, finge icke ombyte osv. Slutligen hade de inackorderats på ett sjömanshotell där engelska och holländska sjömän bruka bo,men någon uttalade den uppfattningen att de för samma avgift kunde få det bättre på ett anna ställe osv. Det förelåg här en tydlig irritation på grund av känslan av "förmyndarskap" från konsulns sida,utövat i bästa välmening,men kanske ej riktigt lyckligt i detta fall och när detgäller svenska sjömän. Jag ville icke dessauvera konsuln på ett i ögonene-fallande sätt ,utan sade dem, att konsuln var en man med de bästa avsikter,men att jag förstod deras känslor och att saken skulle ordnas snarast.Jag hoppades tala med var och en av dem kl 09 följande morgon och att anskaffandet av pengarna under tiden skulle förberedas. Dagen därpå, tis 22.4, ägnade jag hela dagen åt att mottaga var och en av besättningen för sig för att samla vissa uppgifter beträffande torpederingen samt diskutera deras problem. Två voro druckna redan på morgonen och få anses som kroniska alkoholister.De övriga föreföll vara skötsamma och hyggliga men i vissa fall en smula bittra männsikor....(Ordnat utbetalning av 90 floriner per man dvs 300 kr = 130 floriner,minus de 40 floriner de redan tagit ut i kläder)...På kvällen var det mig en stor tillfredställelse att kunna fastställa att ingen var drucken mer än de två olycksfåglarna . ... Ons 23.4 mottog jag telegram av den 22 ds från UD i Stockholm:

" 5 edert 3 Castor stop telegrafera huruvida möjligt bereda besaettninger eller del daerav ny anstaellning samt huru maanga villiga antags samma stop telegrafera tillika kostnad vivre dag och person curacao samt huruvida laempligt besaettningen kvarstannar eller foerpassas annan ort stop enaer kostnaden betalas staten uppehelle hemresa svenskar finnar. maa tvaang eller paatryckning ny anstaellning icke utoevas men laemplig framhaalla utsikterna hemfoerskaffning naermaste tiden ovissa saavitt

CASTOR 31.3.41

herifraan kan bedoemas stop ni boer staella laempligt belopp foerfogande konsul foer taeckandet kostnader inackordering naermaste tiden."

Sjömännens representant skulle egentligen vara båtsmannen, en präktig,lugn och omdömesgill man, men han hade icke ordets gåva,varför han var tacksam att timmermannen,som hade mycket lätt att uttrycka sig, åtog sig den saken vilket hela besättningen också gillade... (Konsuln u-rättat dem om innehåller i telegrammet ochbett dem till nästa dag sätta upp en lista på dem som ville resa hem och dem som önskade ny hyra) ...Timmermannen avlämnade följande dag en lista enligt vilken 15 önskade resa hem och 6 stanna kvar, under förutsättning att de finge slutuppgörelse med redaren innan de mönstrade ut på nytt. Utsikterna till nyanställning på platsen kan möjligen komma ifråga för en eller annan sjöman. Förpassning till NewYork synes vara lämpligt för att inte säga nödvändigt,ty därifrån torde utsikterna att få nyanställning och hemtransport vara större än på någon annan plats. - På torsdagen fanns en båtlägenhet från Curacao till La Guaira med vilken jag ordnat för min hemresa. Denna dag inlöpte emellertid i Curacaos hamn för lastningsorder och avgång mot Petsamo finska ss Bore X, tillhörande Finska Sydamerikalinjen i Helsingfors. Konsul Maduro som representerar detta bolag,hade haft meddelande härom någon dag tidigare och telegraferat ägaren och anhållit att få med Bore X sända hem de svenska sjömännen.Bolaget hade svarat ja i princip,men överlämnat till befh på fartyget att ordna saken. Han diskuterade dessa problem på em på konsulatet med konsuln, övermaskinisten och timmermannen: kunde icke erbjuda plats för mer än 5-6 man i hytter, bleve det flera måste de resa i tält på luckorna. Vi skulle i så fall köpa dem 2 filtar,madrass,kudde, matbestick osv Det ansågs attdet måste bliva lika för alla, det vore svårt att ordna med att en del skulle bo på däck och andra i hytter. Redan innan jag reste på kvällen förstod man att en del av dem som önskade resa hem ville underkasta sig obehaget att bo i tält ända upp i norra ishavet i maj för att komma iväg, bland dem timmermannen . Andra vore bestämt emot en sådan lösning. Kaptenen skulle jämte övermaskinisten och timmer mannen tala med dem på kvällen och följande dags morgon och klargöra för dem resans enskildheter så att de inte efteråt bleve missnöjda. Priset för resan måste ordnas mellan Sthlm och Helsingfors och jag förklarade huru konsuln måste telegrafera till UD så snart han visste hur många som reste. - Det är min plikt att framhålla att konsul Maduro gjort sitt bästa för att ordna för de skeppsbrutna och att övermaskinist Karlsson varit honom och mig behjälplig i råd och dåd med klokhet och förståelse. Vi, konsuln aoch jag, stå till honom i stor tacksamhetsskuld för den hjälp han lämnat oss. Övermaskinist Karlsson framhöll den stora tacksamhet

CASTOR 31.3.41

som den räddade besättningen voro skyldiga kapten Gilbert Kinnell på mv Otaio, ägare The Newzealand Shipping Co, 138 Leadenhall Street London EC3, för det mod han visade då han stannade och tog upp de skeppsbrutna, trots att han såg den brinnande Castor på avstånd och icke kunde veta huruvida torpederingen inträffat nyligen så att den anfallande ubåten ännu befann sig i närheten. Han utsatte sitt fartyg och sitt folk för stor fara genom att stoppa under dessa förhållanden, och var fullt medveten om den risk han tog, varför jag vördsamt anhåller, att från Svensk myndighets sida på sätt som kan finnas lämpligt, också gives uttryck för den tacksamhet vi äro skyldiga honom.

A.Winquist
Konsul

På UDHP80c 3515 samma telegram som på SKN och UD H-1344, dublett av sjöförklaringen i Willemstad, sjöförklaringen i Malmö, ryktet om tysk radioubåt Bore X telegrafist, med andra ord: inget nytt material.

UD H-1376 Gtbg-trafiken, allmänt:
Om Castor kommit till Göteborg skulle Capella ha löpt ut som utbytesbåt "Castor räknas som särskilt medgivande utöver månadskvoten för Göteborgstrafiken."

Egna noteringar

SÄNKT AV U-46, Engelbert Endrass

Castor torpederades av U-46,Engelbert Endrass, som inledde attacken kl 10.33 tysk tid den 31.3.41 på N.57 59′-W 32 08′. Två dygn tidigare hade Endrass sänkt Liguria.- Endrass blev sänkt med U-567 den 21.12.41 NO om Azorerna efter att ha torpederat norska ms Annavore på 3324 ton i konvoj HG76.Annavore med last av tackjärn sjönk omedelbart och endast 4 av de 38 ombv överlevde. U-567 sänktes med sjunkbomber av H.M.S Deptford och HMS Saphire. - Amiralitetet anger Castors position till N 57 58′-W 30 31′ Otaios befh angav att de överlevande bärgades på N.57 59- W 32 05′. Otaio, 10298 brton var byggd 1930 vid Vickers Armstrongs ltd i Barrow in Furness med Plymouth som hemort.

Medalj till Blücher

I konselj 30.1.42 tilldelade Kungl.Maj:t timmerman Blücher guldmedaljen för berömliga gärningar, 5:te storleken, för att han jämte 5 kamrater verksamt bidragit till räddningen av många från Castor.

Historik

Motortankfartyg på 8945 brton byggt 1928 vid Kockums i Malmö av stål L.147 B.18,8 Tillhörigt Trellebrogs Ångf.Nya AB (Jarl Malmros) i Trelleborg. Nybyggnadspris 2.976.214:- kr Sjösatt 5.5.28, döpt av fru Gunborg

CASTOR 31.3.41

Malmros:" Jag döper dig till Castor! Må du få ett långt liv och må du lyckosamt färdas över haven!" - Provtur 21.6.28 som det dittills största i Sverige byggda motortankfartyget. 2 Kockum M.A.N-motorer på 3300 ihkr. 10½ knop på full last med 8,1 meters djupg. Djup från köl till däck 11 meter. 20 huvudtankar, 10 mindre sommartankar.Skrovet byggt efter Isherwoods bracketlösa system. Systerfartyg till Procyon (-32) och Pollux (-28).Pollux såldes -43 till John Larsson i Sthlm, fick namnet Nordanbris, såldes -46 till Kristiansand, gick 8 år som Sirehav och kom till Glasgow för nedskrotning den 1.7.54. - Castor insattes direkt efter lev. i timecharter för Anglosaxon Petroleum Co ltd. - Den 28.4.31 på resa Curacao-Lissabon med last av gas- och dieselolja fick Castor eld i maskinrummet kl 07.23 och sände ut SOS från lat.N 36 34′- long W 22 39′, 150′SW Azorerna. Hela poopen utbrändes men besättningen lyckades hindra spridning till lasttankarna. Elden utbröt i spillolja i kofferdammen under dagtankarna på en plattform i jämnhöjde med huvudmotorernas akterkant.Genom hettan kokade dagtankarna över och utsprutande olja underhöll elden som spred sig över hela poopen. Huvuddelan av de ombv gått i båtarna. Efter 2 dygn var allt brännbart förintat akterut och elden dog ut av sig själv. Engelska ss Ousebridge bogserade in Castor till Ponta del Gada på Azorerna den 2.5. Tyska högsjöbogseraren Seefalke kom 7.5 och bogserade den 13.5 in Castor till Lissabon för lossning av lasten. På huvudmotorerna hade endast de rörliga delarna på toppen skadats.Nere i maskin var allt oskadat. Den 28.5.13 kom Castor under bogsering till Eriksbergs varv i Gtbg för en reparation på rekordtiden 56 dygn som kostade över en miljon kronor förutom charterförlusten. Dagtankarna byggdes nu in i aktre delen av sommartankarna på förkant av maskinrummet. Den 25.7.31 levererades Castor, men fick ligga upplagd i 7 månader i väntan på ny timecharter, - Den 23.6 38 kom Castor till Rouen med brott på STB propelleraxel. - Gick i charter för Standard Oil fram till sept 39. Castor räddade 7.9.39 som första svenska fartyg under andra världskriget krigsförlista besättningen från engelska ss Cartavon på 1777 brton som torpederats på resa La Goulette-Clyde med last av 1500 ton tackjärn och asfalt på N 47 4′- W 11 32′.(I Biscaya)- Den 27.9.39 rekvirerades Castor i extra konselj av Svenska Staten , med stöd av Allmänna Förfogandelagen av den 22.6.39, för oljetransporter från Tampico till Gtbg och Nynäshamn i befraktning för Statens Oljenämnd. Standard Oil överlämnade fartygeti Aruba. - På resa Aruba-Göteborg beordrades fartyget den 9.4.40 in till Azorerna och kom den 16.4 till Ponta Delgada. Den 22.5.40 anslöt sig Castor i Lissabon till eskorten för de 4 svenska Italienjagarna som med de krigförandes tillstånd fått lejd att gå via Färöarna till Gtbg. Den 8.7 på slutetappen av resan från Thorshavn mot Gtbg anfölls Castor kl 06.20 av ett tyskt plan som fällde 4 bomber vila exploderade c:a 50 meter

CASTOR 31.3.41

från fartygssidan. Castor skakade våldsamt och sprang läck i lasttankarna men kom den 10.7 in till Göteborg och låg i 3 månader påxvaxxxför rep. vid Kockums. Efter att ha erhållit fri lejd för resa västerut avgick Castor den 12.10.40 från Malmö till Göteborg och vidare i barlast till Key West i Florida. Där blev hon liggande i 100 dygn i väntan på lejd för hemrsa med oljelast, och anträdde sin sista resa den 12.3.41 från Port Arthur mot Sverige. Under sin tillvaro tillryggalade Castor en distans motsvarande 35 gånger jorden runt.

GAPERN 31.3.41

NÄRA UNDERGÅNG EFTER KOLLISION I ROTTERDAMKONVOJ MED FORTUNA AV ROSTOCK.

Rapport

Avgick Rotterdam sön 30.3.41 destinerad till Stockholm. Last av 1300 ton kc
Djupg F 13´5´´- A 15´5´´ 16 ombv.
Mån 31.3 kl 04.20 (tysk sommartid)i konvoj utanför Huber Gat kolliderat med ss Fortuna av Rostock som gick närmast akter om Gapern.Vind lbare NO bris, NW sjö, utmärkt sikt. Tysk marinofficer hade befälet. Utkik på brygg an.(Var vid tillfället nere på däck). Fortuna iakttogs först c:a 1 minut före kollisionen.Gapren gav STB-signal, Fortuna BB-signal.Gapern låg under kursändring efter att ha styrt 0 1/4 S, fart 2-3 knop. Båda fartygen förde enbart en avbländad akterlanterna, i övrigt var allt mörklagt.
Orsak; Att Fortuna inte ändrat kurs i tid och följt efter i Gaperns kölvatten och saktat ner farten.

Journalutdrag

Sön 30.3 06.50 avgått Rotterdam med marinofficer & lots ombord. Lämnat lotsen vid Hook van Holland och fortsatt i konvoj om 7 lastfartyg under marinofficerens ledning.

Mån 31.3 04.13 signalerade ledarfartyget kursändring, girade BB hän och och saktade farten brtydligt. 04.15 slogs därför sakta fart i maskin och girade BB hän emedan ledarfartyget skulle hållas förut om STB. Då avstånet till ledarfartyget minskades slogs 04.18 stopp i maskin.ss Fortuna av Rostock,som gått akter om Gapern hela resan,syntes nu komma på BB-sidan stävande mot Gapern.Fortuna gav BB-signal som Gapern besvarade med STB-signal samtidigt som rodret lades hårt STB och full fart fram slogs i maskin. Gapern hade börjat komma STB då Fortuna 04.20 med sin stäv törnade mot Gaperns BB-sida på förkant av midskeppsöverbyggnaden varvid bordläggningen och brädgången trycktes in ,däcksplåtar bucklades och sprräckt och bryggan ramponerades. Båda livbåatran firades men vid hastig överblick tycktes inte skadorna vara så svåra att någon överhängande fara förelåg. Vid pejling konstaterades 6´´ vatten i BB förliga rännsten och länsning från rännstenarna påbörjades genast men vattnet steg ändå gansk hastigt. Befh sammankallade skeppsråd och det beslöts att om möjligt angöra Emden som var närmaste lämpliga hamn. Läckor i däcket tätades så mycket som möjligt med träkilar och drev för att hindra slagvattnet att tränga ner i lastrummet.Fartyget fick ganska snart slagsida BB men sedan STB trimtank fyllts rätade Gapern upp sig varvid det inträngande vattnet rann över även i STB rännsten. Då länsning kunde ske från båda rännstenarna märktes att vattnet sakta minskades. Kl 19.05 avlämnat marinofficeren och fått lots vid Borkum. 11.30 fått hamnlots utanför Emden. Ll 13 anlänt t Emden och förtöjt på anvisad plats. Kl 14 var fartyget läns.Då

GAPERN 31.3.41

länsningen var stoppad steg vattnet c;a 7" per timmei BB rännsten varför densamma sedan länsats var fjärde timme.

Sven Johansson 1e styrman Torsten Åström 2e styrman

Emden 1.4.41
Adolf Jeber
Befh

Maskindagboken

Mån 31.3 Sf 04.16 Stopp 04.18 FF 04.20 Sf 04.20 Stopp 04.20 kollider st 04.20 SF 04.25 FF 04.37 SF 04.40 etc

Länsat från BB rännsten från 04.30 och från STB rännsten från 08.15

Läns på båda sidor kl 14. Länsat från BB 16.30-17, 21- 21.50

Tis 1.4 Länsat från BB förliga rännsten 02-04, 09-10. 13-14, 16-17, 20-21. Dito 2.4

Crew List

Befh Adolf Leander Jeber, Djupedalsgatan 4, Göteborg, 9.11.82 (11 år ombord)
1e styrman Sven Filip Johansson, 19.6.96 (Sedan 1929)
2e styrman Torsten Uno Åström, 28.12 08 (9 mån.ombord)
Övermaskinist Carl Conrad Persson, 19.10.87 (17 år ombord)
2e maskinist Knut Lagot Johansson, 27.9.89
3e maskinist Gustav Axel Gustavsson, 18.4.91 (14 mån ombord)
Stuert John Victor Conrad Hansson, 17.4.03
Kock Erik Allan Westberg, 24.7.09
Matros Gustaf Adolf Bergman, 25.8.97
Matros Sten Herbert Karlsson, 20.2.13
Lättmatros Axel Hamilton Johansson, 21.11.10 (16.3.41)
Lättmatros Sven Henning Wallenberg, 11.12 20 (4 mån)
Jungman Gösta Åke Svensson, 9.12 21
Eldare John Folke Valdemar Persso n, 18.4.16
Eldare Jonas Valdemar Rönnblom, 28.5.99
Eldare Karl Anker Dahlgren, 17.11.04

Sjöförhör i Göteborg mån 21.4.41 kl 10.30

Sakkunniga; Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark.

1) Varav bestod ledarfartygets signal? Avsåg den hela konvojen eller endast närmast gående fartyg? Skulle den i så fall reperetas?

Befh Jeber; Varit i sin hytt från midnstt och senare gått till kojs fullt påklädd. Vaknat av en BB-signal från ett annat fartyg följd av en STB-signal från Gaspern. Medan han var på väg upp till bryggan kom kollisionsbraket. c;a 30 sekunder efter STB-signalen. På bryggan befann sig den tyska marinofficeren, 2e styrman Åström och rorsman. Utkiken hade strax innan koll-

GAPERN 31.3.41

isionen lämnat bryggan för att förrätta sina behov och befann sig i koll-isionsögonblicket på däcket i närheten av den plats där Fortunas stäv träffade Gapern. Då befh kommit upp kunde han inte se någon annat ljus i närheten än en avbländad akterlanterna på ledarfartyget. Signalerna från ledarfartyget till de efterföljande fartygen hade givits med morse-lampa.Gapern och ett norskt fartyg gått närmast ledarfartyget. Enligt instruktionerna hade Gapern hållit sig något BB om ledarfartyget och det norska fartyget i dess kölvatten jämsides med Gapern. Signalen gällt alla fartyg i konvojen.,o ch det ålåg varje farttyg att genom ljussignal repe-tera signalen till efterföljande fartyg.

1e styrman Johansson; Frivakt från kl 04. C;a kl 04.20 i sin hytt hört en BB-signal från ett främmande fartyg och ngr sekunder därpå en STB-signal från Gapern.Skyndat ut, men kollisionen intäffat redan när han hunnit till uppgången till bryggan. Då han kom upp på bryggan sett silhuetten av Fortuna i mörkret om BB.Befh hunnit upp på bryggan före 1e styrmsn. I övrigt hade på grund av mörkret intet kunnat aakttagas.

2e styrman Åström; Vakt på bryggan efter kl 04. Lättmatros Wallenberg t rors, lättmatros Johnson utkik. Marinofficeren uppehållit sig i navi-gationshytten men kom ut då Gapern gav STB-signal och beordrade då full fart. 2e styrman hade då redan slagit den ordern på maskintelegrafen och beordrat Wallenberg att lägga rodret hårt STB. Utkiken i kollisions-ögonblicket befunnit sing på däck för att kasta vatten. Gapern och ett norskt fartyg gått närmast akter om ledarfartyget. Det norska fartyget gått i dess kölvatten och Gapern något BB om det norska fartyget,Ledar-fartygets avskärmade akterlanterna gav ett starkare sken än de andra fartygens akterlanternor. Kl 04.13 gav ledarfartyget genom morsering på code order om kursändring inom kort men åt vilket håll kursen skulle läggas om angavs inte.Något senare, kort före kollisionen,hade ledare-fartyget medelst en klart lysande lanterna signalerat att kursändringen skulle ta sin början. Efter det morsesignalerna mottagits från ledar-fartyget hade 2e styrman med en ficklampa repeterat desamma till efter-följande fartyg.

Chiefen Persson; ~~XXXXXXxFrån klxØ4x~~ Legat och sovit.Väckts före kollision av högljudda röster utanför hytten.Känt kollisionsstöten. Skyndst ut på däck. I mörkret inte kunnat skönja ngt annat än konturerna av ett främm-ande fartyg om BB.Något senare gått ner i maskin.

3e maskinist Gustavsson;Vakt i maskin från kl 04. Inte avlagt maskinistexam Utfört alla beordrade manövreri maskin.

Lättnatros Johansson; Utkik på bryggan från 04. Strax före kollisionen gått ner på däck för naturbehov. Då han befunnit sig där hört en BB-sigmal från en annan ångare och en STB-signal från Gapern.På väg mot brygglej-

GAPERN 31.3.41

daren sett ett främmande fartyg närma sig med god fart i mörkret tätt om BB. Detta fartyg girade hastigt STB hän mot Gapern, vilket enligthans uppfattning berott på att hennes propeller varit högergängad samt att maskinen arbetat full back. Strax därpå inträffade kollisionen.

Lättmatros Wallenberg; Till rors från 04. Styrt O4S, till dess 2e styrman beordrat honom att ändra kursen något BB hän till ost för att Gapern skulle ha ledarfartyget OM STB såsom isntruktionerna föreskrev. Därefter sett morsesignaler från ledarfartyget. Kort därpå visade ledarfartyget en klar lanterna och 2e styrman gav order att hålla mera åt BB. En stund senare hört en BBpsignal från ett annat fartyg och Gapern givit STB-signal samtidigt som han fick order ~~att~~ om hårt STB roder vilken order genast utförts. Samtidigt härmed iakttagit konturerna av Fortuna. Den tyske marinofficeren kommit ut ur navigationshytten vid STB-signalen och beordrat full fart fram. Då 2e styrman inte gick fram till maskintelegrafen förstod W att denne redan givit en sådan order. Strax därpå kolliderade fartygen.

KK memorial 27.5. 41

Under förutsättning att Gaperns vakth. styrman inte påbörjat BB-giren före den slutgiltiga girsignalen från ledarfartyget och att den av styrmannen angivna repeterade signalen till det akter om gående tyska fartyget uppfattats och besvarats, bär Fortuna ensam skuld till ombordläggningen. Vid tillfället förde fartygen inga brinnande lanternor, med undantag av den avskärmade akterlanternan, och alla ordersignaler förmedlades av ledarfartyget medelst morselampa. Ex officio.

Bo Bergström

SKNEVII 326

Ur den tyska dispachen för ss Fortuna.

Aus der verklarung belegt vor dem Amtsgericht in Emden 7.4.41.

((Fortuna av ~~Rostock~~ HAMBURG, 2700 brton, Byggd 1906 i Rostock, A/G Orion i ~~Rostock~~ HAMBURG, L 89, B.13 var med 1060 ton Koks & 2771 ton kol för G&L Beijer AB i Malmö, assurerad i Öresund för 135360 kr, på resa från Rotterdam till Malmö Befh Kapitän Borgwardt.))

Am 30.3.41 um 6.45 Uhr verliessen wir unter Lotsenführung Rotterdam. 8.45 Uhr Lotse von Bord bei Hook van Holland. Dampften von der Ansteuerungstonne ab nach anweisung im Geleit ostwärts als taktische Nr 4. Voraus fuhr der Schwedische ss Gapern als mr 2. Es wurde in doppelter kiellinie gefahren, wir dampften an der nördliche aussenseite, während der nacht nur mit abgeblendeter Hecklampe. Der Begleitoffizier hatte angeordnet dass wir den vorderdampfer eben

GAPERN 31.3.41

an STB halten sollten. Der abstand vom vorderdampfer betrug ungefähr 500 meter. Es wurde zwischen Voll und langsam gefahren. Die durchschnittsgeschwindigkeit betrug etwa 7 seemeilen. Wir stellten fest dass unser Vordermann, ss Gapern, mangelhaft steuerte. Die nacht war klar und die umrisse der Gapern waren 500-600 meter weit zu erkennen. Am 31.3 um 4.15 Uhr, bei der Ems aussentonne angekommen, wurde vom Vorpostenboot kursänderung nach BB angeordnet. Wir setzten unsere Maschine auf langsam, um dem Gapern zeit zu lassen, seine manöver auszuführen. Nachdem d. Gapern dann nach BB abdrehte, gaben wir ganz kurze Zeit voll vorwärts, um dieser drehung besser folgen zu können, und zeigten dies durch 2 töne an. Als dann d. Gapern immer weiter nach BB abdrehte, setzten wir die Maschine auf langsam und wiederholten das 2- tönesignal, welches von d. Gapern mit einem ton beantwortet wurde. Wir stoppten, als wir feststellten dass der d. Gapern trotzdem hoch weiter nach BB vor unserem Bug ausscherte und gaben voll rückwärts als eine kollisionsgefahr drohte. Trotzdem dieses kommando sofort ausgeführt wurde und die Maschine ungefähr bereits eine minute rückwärts arbeitete, war es nicht möglich den zusammenstoss völlig zu vermeiden. Wir trafen d. Gapern mittschiffs in einem Winkel von ungefähr 45° an BB und muss derselbe ziemliche fahrt voraus gehabt haben, da unser Vordersteven auf den gesamten länge nach BB verbogen wurde. Unser Schiff muss dagegen ziemlich ausser fahrt gewesen sein, da anderfalls der kleine d. Gapern sicher so harten schaden erhalten haben ~~xxxxx~~ würde dass er gesunken wäre. Zur Zeitder kollision hatte det Ie Offizier die Wache. Auf dem ausguck befand sich der Jungmann Ohlrich, am Ruder der Matrose Koopmann; ausserdem befand sich noch der BO Matthiess auf der Brücke. Eine anfrage bei d. Gapern ob derselben hilfe benötigte, blieb unbeantwortet. Durch pfeilen von Bilgen und Tanks und Vorpiek stellten wir fest das letzterer mehr Wasser machte als unsere Pumpen schaffen konnten, sodass das Vorderschiff kopflastig wurde und der Dampfer schlecht steuerte. Da usserdem noch die gefahr vorhanden war, dass das Kollisionschott durch das eindringende Wasser brechen konnte und dadurch der verlustvon Schiff und Ladung unvermeidlich gewesen wäre, ersuchten wir drahtlos um hilfe durch einen Schleppdampfer und beschlossen, Emden als nothafen anzulaufen. Wir steuerten Hubert Gat an. Am 8 Uhr kam der Pumpendampfer "Boreas" längsseits, welcher sofort mit dem pumpen begann. Um 8.30 Uhr passierten wir Borkum Reede und nahmen Lotsen anbord. Um 13.10 Uhr Schiff fest in der Schleuse von Emden. Im laufe des nachmittags wurde mit der entlöschung des Vorderraumes begonnen, um das Leck über Wasser zu bekommen. Am 1.4 setzten wir die entlöschung fort. Der Dampfer pumpte weiter, ferner wurde auch mit der einegem Pumpe weiter gelenzt. Am 2.4 löschten wir auf anordnung der Besichtigungskommission weiter um den umfang des schadens feststellen zu können. Nachmittags

GAPERN 31.3.41

2.4 am 2.30 Uhr stellte der Dampfer Boreas seine pumparbeit ein,da sine Pumpen nicht mehr lenzen konnten. Auch unsere Pumpen und die Lenzleitungen waren nach einer 1½ -tägigen dauertätigkeit nicht mehr brauchbar. Es befanden sich jedoch nur noch zirka 20 tonnen Wasser in der Vorpiek,sodass eine gefahr für den Dampfer nicht mehr bestand, Bei der besichtigung wurde festgestellt dass dei leckagen bis zu einem tiefgang von/ 5'herunterreichten. Am 3.4 kamen die von der Rederei mit den Nordseewerken geführten unterhandlungen zum abschluss, nachdem diese mit genehmigung der Marinebehörden die reparatur des Dampfers übernahm.Bezüglich dauer derselben konnte aber eine garantie nicht gegeben werden.Um den Dampfer xxxxx eindocken zu können musste auch weitere Ladung aus dem Hinterschiff gelöscht werden, und betrug die gesamtladung, die noch zur entlöschung gekommen ist, ungefähr 1900 tonnen Kohlen und ungefähr 600 tonnen Koks. Ausser dem Bugschaden sind noch die Pumpen, welche sehr strak und lange beansprucht wurden, als durch die havarie beschädigt anzusehen, ebenso sind die Lenzleitungen und die vorderen Tanks noch zxxxxxxxxx zu pfüfen.

Fortunas skador

Fortuna besiktigades 4.4. och 20.4 i docka vid Nordseewerke i Emden där hon var indockad 2-22.4.41 och reparationen avslutad 30.4 .Den utlossade lasten upplagaades om malmkajen i Emden. C;a 13 ton mankerat vid leveransen i Malmö, berornde på lossningenx vid Malmkajen där kol & koks försvann bland malmrester. Fortuna hade fått förstäven i hela dess längd bräckt på 2 ställen och tarkt böjd över åt BB.22 stävplåtar söndertrasats på båda sidor ochtanktaket deformerats i förpiken liksom 4 spant, knän mm. STb ankarklys spräckts. Ballastpumpen måste genomgås etc

Rep. kostat RM 12258;14

SKN (Last) till Fortunas rederi fått betala 5534;80 kr och till Öresund 14.10.41 kr 652;30 = 6187;10

Gaperns skador SKNEIII 200

För att Gapern skulle få sjövärdighetsbevis måste provisorisk reparation utföras sedan en del av lasten i rum 2 utlossats. Prov.reparationen kostat RM 472.- Gapern fortsatte sin resa den 5.4. Den 16.4 dockades Gapern i Göteborg (Eriksberg) ochbesiktigades av SÅAF;s expert ,Ingeniör Sten Haeger, varefter skadorna rep. för 26990 kr inkl . dockning. Ahlmarks utväxlat garantibrev med Fortunas rederi inför domstolsprövning av skuldfrågan. SKN utbetalade 19.8.41 till SÅAF 38096;60 sedan SKN bedömt kollisionen som ett krigshaveri.

I okt 1942 ubetalade Fortunas rederi till SÅAF 8800 kr och SÅAF sände 13.10.42 över 7351;49 i proveny till SKN.

å GAPERN 31.3.41

Brevväxling SÅAF - SKN i skuldfrågan.

SÅAF yill SKN 16.8.41; Till Eder ledning få vi meddela att vi haft besök av befh på Gapern som bekräftat att kollisionen med största sannolikhet hade kunnat undvikas därest båda fartygen fört sedvanliga lanternor. Gaperns kursändring, enligt instruktioner från ledarfartyget, var nämligen så stor att ss Fortuna skulle kunna sett Gaperns sidolanterna därest dens samma brunnit. På vår förfrågan om inte Gapern haft möjlighet att varna Fortuna genom signaler i ångvisslan, meddelade befh, att signaler endast få givas på order av kontrollofficeren. Vidare meddelades befh att man från Gapern inte kunde iaktta Fortuna då hon inte förde vare sig topp- ller sidolanternor.

SKN till SÅAF 18.8.41; Beträffande befh uppgift till Eder att signaler endast finge avgivas på order av kontrollofficeren, så förefaller det likväl som om något allvarligare hinder för avgivande av dylika signaler icke förefunnits, då av sjöförklaringen framgår att signaler givits såväl av Gapern som av Fortuna. Vi anse emellertid att haveriet bör betraktas som krigsrisk.

SÅAF till SKN 20.8.41: Med avseende på Eder anmärkning rörande givandet av signaler få vi meddela att vi påtalade denna sak vid befh besök hos oss, och befh meddelade då att styrmannen, då kontrollofficeren icke befann sig på bryggan, ansåg sig hava rättighet och även skyldifhet att besvara Fortunas signal. Som även framgår av sjöförklaringen hade kontrollofficeren omedelbart efter det han kommit ut på bryggan återtagit befälet över navigeringen och kommenderat full fart framåt. Någon uppgift om vem som beordrade Fortunas signal ha vi icke.

SÅAF till SKN 21.7.42; Genom våra ombud i Hamburg ha vi sökt utfå ersättning från motparten som emellertid ej synes vara villig träffa annan uppgörelse än att var part skall bära sina kostnader.

SKN till SÅAF 27.7.42; Vi dela kpten Dofleins uppfattning ATT Fortuna i själva verket borde vara ersättningsskyldig, men under nu rådande onormal förhållanden vilja vi för vår del knappast vara med om något processförfarande i Tyskland. Vi föreslår därför att man åtnöjes med den uppgörelse att vardera parten bär sina egna kostnader.

SÅAF till SKN 13.10.42; Efter förhandlingar hat våra ombud lyckats förmå motparten att gå med på att betala ett belopp i ett för allt av svenska kronor 8000;- Vi översänder en postväxel på 7351;49 efter avdrag av våra omkostnader.

Egna noteringar Historik

Lastångare på 920 brton byggd 1918 vid Hälsingborgs varv av stål. (Ex Gunborg, Torleif Hugo) L. 62,4 B 10,4 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co AB Efter.

GAPERN 31.3.41

Inköpt april 1929 som Gunborg från Trelleborgs Ångf.AB (Jarl Malmros) i T-b. som i jan 1925 inköpt Torleif Hugo på exekutiv auktion genom Sydsvenska Banken från red AB Ocean(Hugo Persson) i Landskrona i likvidation. Sjösatt sept 1918 för Ocean. Raised quarterdeck med back, 2 för- och en akterlucka med 2 master, 3 bommar,ångwinschar. Häckakter. 1420 dw. 550 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat. Skorstenen lika hög som masterna. En del obetydliga haverier under åren som tex en lätt kollision med ss Glafva av Arvika vid Jordfallets färjeläge i Göta Älv i okt 33 ; en grundkänning i Kinneviken 3.3.34 varvid förpiken sprang läck. 8.11.44 på resa Otter-Öcken-Rotterdam med malmlast grundkänning vid Oster Ems Bank, Borkum, utan läckage. -

Fortuna sänkt 2.8.43

Fortuna av Hamburg mötte sitt öde i en Rotterdamkonvoj den 2.8.43 då hon sjönk efter flera bombträffar utanför Texel.

Gapern sänkt i Hamburg 28.7.43

Se 28.7.43 [illegible]

LIDINGÖ 1.4.41

SLÄPATS PÅ GRUND EFTER MINSPRÄNGNING 6 DIST?MINUTER WSW SKANÖR.

(OBS. Saknas helt på KK FII c)

Rapport

På resa Hälsingborg- Oxelösund i barlast. 1800 ton wb. Djupg. F10'- A.16' 34 ombv.
Minsprängts kl 15 tis.1.4.41 å lat.N. 55 23,5'- long 0.12 40,8'.
Laber vind, klar sikt. 2e styrman och extralotsen Nils Hugo Ekman på bryggan. Utkik på backen. 6 man skadade. Malmö15.4.41

F.B.Olsson Befh

Journalutdrag

Tis 1.4. kl 06.10 avgått från Hälsingborg under lots ledning,assisterad av 2 bogserbåtar. Inga livbåtsmanövrer kunnat företagas på grund av is. Efter kompassjustering fortsatt 09.50 u.lots ledning. Kl 12.50 lotsbyte på Malmö redd,fortsatt under ledning av extralotsen N.H.Ekman. På grund av fartygets djupgående kunde ej Falsterboleden användas utan beslöts att gå genom Trindelrännan, Lillegrundsrännan, Tyska minfältet till Trelleborgs redd.Sedan Lillegrundsrännan passerats sattes kursen SW½ S vilken bar ungefär mittemellan Stevns fyr och det norra Tyska vaktfartyget.Kl 15 inträffade en våldsam explosion under fartyget och stor förödelse anställdes särskilt på förskeppet där luckpresenningarna sönder-sletos,luckor och skärstockar slungades upp i luften och ånga rusade ut ur maskinen. Båda kompasserna kastade i durken och förstördes. Alle man kallades på däck och båtarna bemannades. Vid en flyktig undersökning av förskeppet konstaterades att mycket vatten strömmade in i rum 2 men att rum I var någorlunda tätt. Då risk för pannexplosion ansågs föreligga lämnade livbåtarna fartyget efter det att BB ankare fällts med 45 famnar kätting.STB ankare förlorats vid minexplosionen. En dansk fiskebåt tog den ena livbåten på släp in mot Svenska kusten sedan först alla skadade överförts i denna båt. Den andra livbåtenmed befh och 11 man stannat kvar vid fartyget. Kl 17.30 beslöts att återvända ombord. Vattnet stod då till underkant på cylindrarna i maskinrummet medan vattnet i rum 2 stod c:a en meter under huvuddäck och i Rum I c:a 3 meter högt. I akterrummet stod vattnet ½ meter djupt om STB medan inget vatten in-trängt om BB. Vattendjupet lodades till 14 meter. Kl 18 kom Switzers Sigyn till platsen och erbjöd assistans till Danska kusten,men då sam-tidigt svenska bärgningsångaren Dan siktades beslöts att invänta denna. Kl 18.30 kom Dan fram och erbjöd bogsering mot Svenska kusten vilket omedelbart antogs. Dan förde ombord en länspump varefter ankarkättingen avsågades strax ovanför 75 famnars-sbackeln och stacks ut med boj på-

LIDINGÖ 1.4.41

stucken. Dan började sedan bogsera mot Skanör. Kl 23 tog Lidingö botten på 8 meters vatten 2'i bäring 292 grader från Falsterbo fyr, lat N 55 24,2' long O 12 45,4'.

Ons 2.4 dykare arbetat med tätning. Kl 15 anlände Frithiof.Vind OSO 3.

Tors 3.4 Lätt snöfall, vind OSO 6. Bärgningsarbetet måst inställas.

Fre 4.4 Vind OSO 3. Fortsatt med prov. tätning och länspumpat rummen så att djupg. minskats till F.17'-A.18'.

Lör 5.4 kl 07. Frithiof och Dan börjat bogsera mot Malmö och anlänt dit kl 11 f.m. Förtöjt vid Smörkontrollens kaj.

Malmö 6.4.41

F.B.Olsson Befh

(Enligt anteckning på mappen skulle Lidingö denna resa gått till Oxelösund och lastat järnmalm för Rotterdam.Därifrån tagite en kollast till Göteborg och därvid gått i tysk konvoj väster om Danmark)

Crew list

Befh Frans Bernhard Olsson, Brantevik, 14.9.00 (Sedan 8.4.40) t.sjöss 1915
Ie styrman Åke O.A.Strömberg, Färila, 23.10.00
2e styrman Sven Albert Krook, Kristianstad, 24.1.11 (25.7.40)
3e styrman O.V.Olofsson, Kunghamn, 20.3.17
Chief C.A.Jonasson, Uddevalla, 15.9.88
Ie maskinist Jonas G.Wennerström, Göteborg, 14.5.08
2e maskinist Karl Anton Olsson, Lund, 9.3.01 (Juli 40)
Duert K.A.J.Lindström, Kalmar, 19.3.87
Kock A.Nilsson, Hälsingborg, 12.1.18
Kockelev S.H.R.Nilsson, Höganäs, 1.11.19
Salongsuppassare N.G.H.Johansson, Luleå, 11.8.16
Mässuppassare K.E.Espelund,Hälsingborg, 27.8.18
Båtsman J.O.Gummesson, Ronneby, 16.1.96
Timmerman K.Yngve Fjellkvist, Båstad, 22.12.03
Matros Algot Edvid Berglund, Hällaryd,9.3.99 (1.7.40)
Matros K.T.Lagerstedt, Vessige, 14.7.15
Matros N.H.Nilsson, Fjärrestad, 25.2.15
Lättmatros Algot Rolf Sigurd Andersson, Väsby, 28.5.22 (31.3.41)
LättmatrosK.A.Andersson, Jonstorp, 5.4.21
Lättmatros G.Oddgeirson, Hälsingborg, 5.1.21
Jungman K.E.Gustafsson, Västra Karup, 13.10.21
Jungman G.Persson, Munka-Ljungby, 12.7.21
Smörjare H.J.R.Viebeke, Båstad, 27.8.07
Smörjare O.S.Bergkvist, Hälsingborg, 20.12.03

forts

LIDINGÖ 1.4.41

Crew list forts

Smörjare G.B.G.Hallkvist, Hälsingborg, 22.9.99
Eldare J.M.Nilsson, Stehag, 28.8.99
Eldare I.G.Bondesson, Tving, 17.10.13
Eldare Åke J.E.Frick, Hälsingborg, 9.5.13
Eldare A.G.Wallgren, Åhus, 2.4.05
Eldare J.E.P. Brandt, Kågeröd, 21.8.88
Eldare J.E.Binett, Gävle, 27.4.89
Lämpare N.I.Johansson, Hälsingborg, 31.1.09
Lämpare S.A.Andersson, Höganäs, 21.3.19
Lämpare A.K.Kristiansson, Hälsingborg, 11.11.19

Extralots Nils Hugo Ekman, Malmö, 23.11.13

Sjöförklaring i Malmö 17.4.41 kl15.30

Sakkunniga: f.d.hamnkapten John Johansson & hamnkapten G.Winberg
Varken rederi eller SKN läto sig avhöra.

Maskindagboken

1.4.41 kl 04.15 dragit på maskin och börjat värma .Klart 06.40
Ånga på winscharna 06.30- 07.45. Sjövakter satta kl 04
Bunkers vid avgången: 145 ton kol, 305 kg smörjolja, 154 kg cylinderolja o ch 5 kg fotogen.

Lör 5.4 Fartyget inbogserat till Malmö hamn.Maskinrum, eldrum och kolboxar fyllda med vätten.Största delen avoljeförråden förstörts

Sön 6.4 Inget arbete utförts.

Mån 7.4 förhalat i torrdockan. Maskinisterna behjälpliga vid förhalninge
Vattnet i maskin- och eldrum uttappat.~~Tecknat upp skador~~ Tecknat upp skador på ankarspel, winschar och styrinrättning.
Div. uppröjningsrabeten.

xxx xxx xxx

Befh0lsson: Fartyget hade vid Hälsingborgs varv undergått ovanbordsklassning enligt 24-årsklassen. Avgick kl 06.10 den 1.4.41 mot Oxelösund Kompassjustering på Hälsingborgs redd. Drivis funnits norrut i sundet men isfritt vid Skanör-Falsterbo. Utkik på backen. Fartyget gjorde vid explosionen 10 knop - Inget vattenuppkast, troligen en magnetmina som exploderade under rum 2.Vid explosionen höjdes fartyget i vattnet, rörde sig sedan framåt en kortare sträcka och blev liggande stilla. Kapten Olsson satt i sin skrivhytt på undre bryggan och vid explosionen föll stolen ihop under honom och han befann sig plötsligt ute på undre brygga däck. Känt sig åtskilligt vimmelkantig och hade inte någonåsikt om hur hankommit ut ur hytten.Förödelsen i hytten varit mycket stor. Stolsitsen

LIDINGÖ 1.4.41

legat på ett ställe och stolsbenen och ryggstödet på ett annat ställe i hytten. Skrivbordet blivit sönderslaget liksom ett skåp i den angränsande sovhytten. (Hamnkapten Winberg infogade här att han besett befh skrivhytt sedan fartyget införts till Malmö och förödelsen i hytten varit så stor att det förvånade Winberg att befh undkommit med livet i behåll.) Så snart Olsson kommit ut på däck givit order attkalla allae man på däck och bemanna livbåtarna. Maskintelegrafen förstörts så att någon order att stoppa maskinerna ej kunnat ges. Omedelbart efter explosionen kom alla vakthavande upp på däck från maskinrummet utom 2e maskinisten som kom upp genom eldrumsnergången. Maskinlejdarna hade raserats och kunde inte anändas. Två av eldarna fått brännskador och även de varit något vimmelkantiga. Vid explosionen kastades eldstadsluckorna upp och brinnande kol kastades ut på durken. I kabyseen krossades spisen helt ,alla kokkärlshyllor rasade ner och kocken träffades av splitter från spisen och fick en spricka i ena benet. Timmerman befann sig vid explosionen nere i rum I och träffades av fallande luckor och trävirke. Rorgängaren skadade ena benet som träffades av något föremål. Mässpojken i pentryt skadade ena benet då en utflygande låda träffade det. Alla skador utom kockens var dock av mindre art. 2e maskinisten kommit upp på däck en stund efter den övriga maskinpersonalen och sagt att han stoppat maskinen och att vattnet strömmade in i maskinrummet. Innan befh och 2e styrman gick i båtarna gjorde de en hastig undersökning av fartyget. 2e styrman hade därefter fällt BB ankare och 45 famn. kätting utan att någon sträckning i kättingen förmärktes. Från maskinrummet utträngde till en början ganska mycket rusånga. Livbåtarna rotts 200 meter från fartyget men då någon pannexplosion inte syntes vara attbefara ,beslöt befh att kvarstanna på platsen. Alla skadade förts över till Ie styrmans båt som sedan bogserades in till Skanör av en dansk fiskebåt. Därifrån fördes de skadade i ambulans till Trelleborgs lasarett. -Befh och de övriga 11 i STB båt gått ombord igen kl 17.30 och sedan Dan anlänt fördes en länspump ombord. På kvällen tog en lotsbåt iland en del av de ombordvarande.De övriga natten till den 2.4 sovit ombord på Dan. Efter länspumpning inbogserades Lidingö till Malmö den 5.4 och dockade 7.4 vid Kockums.Efter provisorisk tätning och undersökning utdockats 10.4 och förtöjts i varvsbassängen. Mycket omfattande skador konstaterats. Så hade t.ex fartygets 4 winschar sprängts loss och slungats ut på däck. Stora skador i maskin. Bottenplåtarna intryckta på en stor yta under rum 2 och en växel spräckts strax ovanför slingerkölen. Befälets och kökspersonalens tillhörigheter blivit mer eller mindre skadade i hytterna midskepps, medan ingenting förstörts i däcks- och maskinmanskapets hytter i skansarna akterut.

LIDINGÖ 1.4.41

Extralots Ekman: Stod med 2e styrman och rorsman på övre bryggan då explosionen inträffade, fullständigt överraskande. Ekman blivit knäsvag och något yr underett par minuter. Befh ropat upp från undre bryggan att låta kalla alle man på däck och bemanna båtarna.Lejdaren mellan övre och undre bryggan blivit sönderslagen. Maskinpersonalen kommit på däck c:a 5 minuter efter explosionen och anmält att 2e maskinisten saknades ,men denne kom upp på däck just som de av befh utsedda männen skulle gå ner och leta efter honom.2e maskinisten kommit upp 10-15 minuter efter explosionen. Två av eldarna fått brännskador på händerna och i ansiktet,kocken fått ett splitter i ena benet,rorsman och mässuppassaren skadats i benen. Ekman varit med när befh och 2e styrman undersökt fartyget efter explosionen. Vattnet strömmat in ganska kraftigt i rum 2 och 3. Ekman sedan gått i Befh båt och med denne återvänt ombord kl 17.30.- Den i rapporten uppgivna positionen tagits genom pejling ombord på Dan.

2e styrman Krook: Vakthavande på bryggan, stod på BB-sidan och kastades upp vid explosionen utan att falla omkull. Blivit något vimmelkantig. Lejdarna mellan övre och undre bryggan fallit ihop och alla möjliga föremål slungats upp på däck. Fartyget stannat nästan genast efteråt. Rorgängaren inte talat om att han skadat benet. På befh order fällde Krook BB ankare De skadade kommit i olika båtar men förts över i Ie styrmans båt som av en dansk fiskebåt bogserades in till Skanör. 2e styrman kvar i befh båt.

2e maskinist Olsson: Vakt i maskin. Hade just kommit in i maskinrummet från bakdurken och befann sig vid explosionen mitt för maskinen som gick med full fart. Fått ett slag i huvudet ochkastats upp på durken men fått tag i ett räcke. Rusånga börjat strömma ut. Genast stoppat maskinen och seda lysmaskinen. Sedan trevat sig fram i mörker och ånga till eldrummet för att söka ta reda på eldarna. Inte sett någon där och han öppnadeett par fyrluckor till pannorna för att förhindra för högt tryck.Därefter tagit sig tillbaka in i maskinrummet för att leta efter smörjaren som han dock inte kunde hitta. Beslutat sig för att gå upp på däck men lejdarna var oåtkomliga p.g. av rusångan,varför han fick ta sig in i eldrummet och därifrån upp på däck. Gått i STB båt men sedan jämte de skadade överfört till BB båt och fåttläkarvård i Skanör. Det hade både känts och hörts att det var en magnetmina.

Matros Berglund: Stått utkik på backen i 45 minuter videxplosionen.Mycket vackert väder och klar sikt.Stått på Bb-sidan.Kastats upp i luften och sedan satt sig på bakdelen men ej blivit skadad. Lastluckorna kastats upp och fallit ner i rummen. Stor förödelse ombord. Fått sin trenchcoat förstörd av olja i STB båt.

Lättmatros Andersson: Stod till rors.Hört en knall, träffats av en stöt

LIDINGÖ 1.4.41

underifrån, fått ett slag på ena knät och en kort stund blivit hängande över ratten. Sedan klättrat ner längs ett räcke om STB till undre bryggan. Lejdarna fallit ihop. Hjälpt till att fira STB båt. Gått ombord igen kl 17.30 och sovit på Dan natten till 2.4. Senare på dagen den 2.4 införts till Skanör av lotsbåten.Hans radioapparat skadats vid explosionen .

Bärgningsrapport

1.4 kl 15.15 ingick meddelande att ss Lidingö minsprängts c:a 7½′i bäring 273 grader från Falsterbo fyr öchhade hissat signal med begäran om omedelbar hjälp. Undertecknad - Lange - avgick så fort ske kunde med Dan till olycksplatsen och kördes med högsta möjliga fart till haveristen. På vägen togs pumpar och slangar upp o kl 18.30 lade Dan till långs sidan Lidingö som låg med aktern ganska högt uppe ochmed stäven c:a 27′djupt. Bottendjup på platsen 15 meter. Rum 2 och 3, pann- och maskinrum vattenfyllda,d.v.s vattnet där stod lika högt som på utsidan och man kunde höra hur vattnet forsade in i rum I och i akterrummet. I rum 2 stod vattnet 3′under mellandäck. Lidingö hölls flytande endast på akterrummet där vattnet ej var högre än just över tunneln, och rum I där vattnet stod 8′högt. Dessa rum höll på att fyllas ganska raskt, rum I genom läckor i skottet till rum 2 och akterrummet genom läckor i maskinskott ochtunnel.Det överenskoms omedelbart med befh att med alla tillbuds stående medel så fort som möjligt söka få in fartyget på grundare vatten. Fartyget lågmed BB ankare ute medan Stb ankare vid explosionen sprängt kättingen och gått till botten. Eftersom ankarspelet sprängts och dessutom ingen ånga fanns måste BB-kättingen sågas av sedan den utbojats. Med ankaret följde 70 famnar kätting. Under tiden kättingen avsågades kastades en 4″- ILO-pump ombord,slangar drogs ner i rum 2 och pumpen sattes igång. Att fördröja bogseringen genom att ta ombord ytterligare pumpar ansågs ej tillrådligt, utan man inledde genast bogseringen mot närmaste grunda vatten.Fartyget girade än åt STB, än åt BB, och lade sig på tvären så att farten blev ringa. Förskeppet sjönk allt mer. Efter 2½ timmes forcerad bogsering tog förskeppet kl 22 botten på 9 meters djup. Falsterbo fyr pejlades i SOtO½o, distans 2½′. Dan förtöjdes långsides och en 4″ motorpump togs ombord ochsattes i funktion för att hålla akterrummet läns. Då fartyget togbotten var djupg. F.30′ och vattnet i förrummet stod nu i jämnhöjd med mellandäck.En timma till och Lidingö hade med säkerhet sjunkit ty förrummet fylldes allt fortare. Ganska hög dyning med jämn ostlig bris och klar luft. Länsat hela natten från akterrummet. Vid en närmare undersökning av fartyget befanns bl.a alla winschar på fördäck ha sprängts i bitar, kommandobryggan var ramponerad och på överbyggnad, salong och hytter fanns det otal skador.Rorledningen var

LIDINGÖ 1.4.41

ur funktion så att handstyrning ej kunde ske. På begäran avgick Frithiof från Göteborg kl 23.30 den 1.4

Ons 2.4 kl 06 gick dykare ner och fann inga skador på BB-sidan,men på STB sida, från bryggans förkant till förkant av aktra däckshuset en intryckning såväl under som ovan slingerkölen, i vilken intryckning en massa naglar sprängts,växlar öppnat sig och sprickor uppstått. Dykaren tätat prov. hela dagen. Pumpning oavbrutet från akterrummet. Kl 16 anlände Frithiof och förtöjde vid Lidingös BB-sida.Haveristens lastbommar riggades upp och Frithiof lyfte med sinbom ombord 2 st 8" motorpumpar,varav en placerades i ettan och en i tvåan. Pumparna placerades i mellandäck på ställningar som byggts över delar av mellandäcksluckorna av stockar och lastluckor. Skärstockarna fallit ner i underrummet och var oåtkomliga. Frithiofs dykare gått ner och hjälpt till att täta provisoriskt. Kl 20.30 gick dykarna upp p.g av ökande vind och sjö och Dan gick från sidan och amkrade i närheten. Oabbruten länsningfrån akterrummet.

Tors 3.4 OSO friskvind och hög sjö. Stark sjöhävning. Omöjligt att dyka. De 2 8" motorpumparna tillrum I och 2 tillriggades och sattes igång. Vid provpumpning visade det sig att vattnet i rum I kunde slåsner med 4 slangar medan 5 slangar behövdes i rum 2. Efter provpumpningen stoppades pumparna. 3 st 4" Worthingtonpumpar togs ombord för ~~aktern~~ att läns i maskin och akterrum, samt en 8" motorpump för länsning i rum 3. Alla pumparna tillriggats. ~~Vind och sjö~~ Vind och sjö ökat så att Frithiof måste gå från sidan kl 17 och ankra upp för om haveristen.14 sek.meters vind.Dan kunde kvarligga vid haveristens STB sida och länsning pågick hela natten från akterrummet.

Fre 4.4 Jämn ostlig bris.Vind och sjö lagt sig något. Dykarna gått ner kl 06 för pluggning och taljning av naglar och nitar. Kl 09 startades pumparna i ettan och tvåan och något senare pumpen i trean. Vattnet börjat sjunka över det hela. Dykarna fortsatt täta. Kl 15 flöt fartyget oc kl 16, då haveristens djupg. var 27', började Frithiof bogsera in mot Skanör.Kl 16.45 tog förskeppet botten på 26'vatten.Pumpningen fortsatte och Lidingö flöt snart åter.Dan satte då fast sin kabel på Lidinös akte skepp och ångaren släpades med akten före in mot landgrundet strax syd Skanör. Kl 18 låg Lidingö på 7 meters vatten ½'SWtS Skanörs hamn. Frith iof ankrade.Dykarna gick ner för tätning och pumpningen fortsattes oavbrutet.Kl 18 var Lidingös djupg 22', kl 20.30 18'. Kl 22 stoppades pump arna. Djupg F. 14'- A. 17'. Någon ytterligare länsning var ej tillrådli emedan fartyget fått avsevärd slagsida så attkantringsrisk förelåg. Telegram sänts till Harald i Malmö att komma ut för ~~sluketappens~~ slutetappens bogsering till Malmö p.g. av svårigheten att bogsera Lidingö vars roder inte fungerade. När dykarna slutade på kvällen hade de tätat

LIDINGÖ 1.4.41

drygt 250 nagelhål och i större och mindre sprickor slagit in 75 kilar och tätat dessa med talg.

Lör 5.4 05.30 törnades till.Lidingö 10° BB slagsida. Dan inlett bogseringen kl 06.30 och kl 06.45 kom Harald till hjälp medan Frithiof släpade efter haveristen för att söka upphäva de girar som Lidingö annars tog. Kl 10 anlänt till Malmö och förtöjt haveristen vid smörkontrollens kaj. Pumparna hållits igång 12.45- 17.30.

Sön 6.4 Samtliga pumpar igång 16.45 - 24.15

Mån 7.4 Kl 07 togs all Frithiofs pumpmateriel iland med en kran till kajen och under f.m indockades Lidingö.

Tis 8.4 Frithiof hämtat STB ankare och 70 famnar kätting på olycksplatsen ochhämtat de 2 i Skanör liggande livbåtarna och avlämnat dessa i Malmö den 9.4.

Malmö 10.4.41
Haveridirektör G.O.Lange

Reparation för 840.000 vid Kockums till 16.8.41

Besiktning i Malmö 7.4.41 ff Sten Haeger.
Kockums anbud å kr 840.000:- med en arbetstid av 120 löpande dagar antogs såsom det förmånligaste. Fördelat på järnarbeten 685.000:- och träarbeten 10730:- Utrustning & inventarier 17000:- nytt garneringsträ i rummen 1550:- Rep av värmeledningssystemet 860:- , Nya winschar, rep av ankarspelet och de gamla winscharna 30905:- , ny ankarkätting 1700, nytt mediceinförråd 950:- golvmassa 1030:- , ny spis med rörledningar 1200:-, nya livbåtar 7000:- nya el.ledningar 10.000:-, målningsrabeten 7030:-, Pann- och rörisolering 4850:-, ny instrumenttavla (lilla) 600:-, rep. av beslysningsbatterier 300, stor generator 1635:-, nya gnistgeneratorer 1200:-, nya tunnellager 800, nya kondensortuber 500, nya rör o ventiler i maskinrummet 5600:- , ny manometer 980:-, rep av fasta o rörliga maskindelar 16025:- , nya luckpresenningar 4625, nya trossar och wirar 2180, nya gajar 250, rep av stora skorstenen 150, dockningskostnader 23600:-, bottenmålning exkl färg 900 förhalningskostnader 800:-
I specifikationen upptas plåtskador på 18 tätskrivna foliosidor.
Sidorna till midskeppsdäckshuset måste ilandtagas och återuppsättas.
Omfattande reparation av all inredning midskepps med dörrkarmar, badkar, tvättställ,skottbeklädnad, linoleummattor, kojer, hyllor, soffor, ventilglas & ventilfyllnader, värmeledningssystem etc.
I befh skrivhytt, där han satt vid explosionen, kunde skrivbordet repareras liksom bokskåpet, stol, byrå och fåtölj men alla paneler måste förnyas liksom linoleummattan, soffan och rökbordet.. I navigationshytten nytt kartbord och

LIDINGÖ 1.4.41

ny soffa. I gnisthytten nytt skåp och apparatbord samt mahognybord. Skorstenen och de 2 eldrumsluftrören måste ilandtagas, hela båtdäcket omdrivas, maskinskylightet loss och fast med 6 nya plåtluckor och nya glas, 2 nya livbåtar anskaffas och dävertarna kontrolleras, genomgång och provning av rigg, värmeledningssystem, styrledning och el.systemet.Alla luft- och pejlrör öppnas för besiktning. Alla trummor loss och fast ochreparerad Nya lås och beslag på alla dörrar. Rep i maskin- ocheldrum omfattar 6 sidor i specifikationen. Rep av alla läns- och fyllnadsrör, alla ventiler och ventillådor etc. Ny skeppsklocka på backen. 39 nya lastluckor. 9 st nya luckpresenningar.

Rep. klar: Journalutdrag

Lör 16.8.41 kl 12.50 förhalat från Kockums varv till oljehamnen med ass. av lots och 2 bogserbåtar. Kl 16.40 avgått till bunkerkajen. Till kl 19.35 gått runt och kompenserat kompasserna. Kl 19.35 ankrat på Malmöredd.

Fre 17.8 05015 hivat uppoch fortsatt resan mot Luleå för malmlastningö

06.35 passerat platsen för minsprängningen

09.50 skiftat lots vid Trelleborg.

Göteborg 20.2.42

Åke Strömberg
Befh

SKN 237 På resa Emden-Luleå i Barlast befann sig Lidingö 21.7.42 kl 02.35 utanför Trelleborg då en dov duns kändes i fartyget. Senare visat sig att en mina exploderat just då 7'S.Trelleborg

---

SKNEII Dispacher

Dispache Stockholm 28.5.42

Rederiets generalräkning 23.2.42 slutade på 899.555:75

Rederiet ersatt förstörda effekter med 1527:05 men då totalförlust ej föreligger åligger ersättningsskyldighet härutinnan ej SKN.

Röda Bolagtes Bärgarlön 200.000:-

Fiskaren August Andersson, Skanör, 50:- för tranpsort av besättningens effekter in till Skanörs hamn.

Proviant förstörd ombord 697:34

Rep av radiostationen 4000:-

Rep av pejlapparaten 950:-

Inget noterat om kostnaderna för SKN

UDHP 80c 3514

Chefen för marinstaben 2.4.41

P.M. Ang. Lidingö

Svenska ss Lidingö ,5895 brton, redAB Rex, Sthlm, minsprängdes 1.4 kl 15.'

forts

LIDINGÖ 1.4.41

Fartyget befann sig i barlast på resa sydvart genom Öresund på en plats belägen i bäring 273 grader på 4,9 dist.minuters avstånd från Falsterbo fyr, alltså på internationellt vatten.
På den plats där olyckan inträffade har sjöfarten ej tidigare gått fram, ej heller har svepning där verkställts. Omständigheterna vid minsprängningen tala för att densamma orsakats av en magnetmina.

Egna noteringar

Minsprängd på första resan efter klassning

Då Lidingö kl 06 tis 1.4 lämnade Hälsingborg i barlast hade hon just undergått reparation och klassning och nästan hela besättningen var nypåmönstrad den 31.3. Minexplosionen, som träffade under bryggan kl 15 var synnerligen kraftig och hördes i Skanör,varifrån man kunde se en väldig ång-och rökpelare stiga upp från ett fartyg i SW. Ie styrman som satt i mässen kastades utgenom dörren och det i durken fastskruvade bordet slogs loss och välte, I kabyssen kastades spisen ut på durken varvid kocken skadades. Radioutrustningen vräktes överända i radiohytten. Glöd och ånga fyllde eldrummet men lämparen hade just lämnat rummet ochundgick attskadas. Wakthavande 2e maskinisten visade ett synnerligen lugnt och redigt uppträdande.Han stoppade maskin, öppnadeett par fyrluckor i eldrummet för att hindra pannexplosion och satte sig själv i säkerhet först efter att ha övertygat sig om att ingen fanns kvar därnere. ~~Hanxkomxuppxpåxdäckxdåxbefhxjustxavdelat~~ Ie maskinist Jonas Wennerström trängde sig genomångan ner i maskin för att hjälpa 2e maskinisten upp via eldrumslejdarna. På utgående såg Skanörs lotsbåt att livbåtarna sjösattes från Liding. Två stora danska trålare låg i närheten. Ie styrmans båt med 21 man bogserades av lotsbåten in till Skanör där en ambulans, som rekvirerats från Trelleborg, väntade och to 4 skadade till Trelleborgs lasarett. Endast en eldare behövde kvarligga.
De andra 3 återvände på kvällen till Skanör där de andra inkvarterats i en lokal tillhörig Betaniastiftelsen som Röda Korsets lokalavdelning fått disponera. - Kl 00.30 2.4 kom 2e styrman Krook och 2 man in till Skanör sedan Lidingö bogserats på grund på en sandrevel. All trafik stoppades 1.4 genom Lillegrunds - och Kogrundsrännorna och minsvepning inleddes 2.4 .

Historik

Lastångare på 5895 brton byggd 1916 vid Götaverken av stål. (Ex Bellona, Skagern) L. 123,8 B. 16,4 Tillhörig red AB Rex (K.M.Källström_) i Stockholm. Inköpt mars 40 som Bellona från red AB Concordia (Per Waller) i Göteborg som i febr 39 inköpt Skagern från red AB Transatlantic (Gunnar Carlson) I Göteborg som därmed sålde sin sista lastångare. Skagern köl-

LIDINGÖ 1.4.41

sträcktes 5.1.16, sjösattes 5.8.15 kl 12, lev. 13.1.17 som det största fartyg som dittills byggts i Sverige. Efterprovturen börjat lasta på Australien vid Stigbergskajen. 2 genomgående däck, kryssarakter, 6 luckor brygghus mellan lucka 2 och 3, 2 master, bomståndare vid brygghuset och mellan lucka 4 och 5, 12 bommar, 12 Sieurin ångwinschar, djuptank i akterrummet, 3-cyl. triplemaskin på 1900 ihkr, 3 pannor med Schmidts överhettar forcerat drag och Diamond Blowers. Evaporator och fw-beredare. 10-10½ knop på last. Styrmaskin i maskinkappen med direkta ledningar till kvadranten. I brygghuset salong, befh sovhytt, befh daghytt med skjutdörr till navigationshytten, stuerthytt, sjukhytt, radiohytt mm. Salongen hade ett långbord med väggfast soffa och 8 stolar, sideboard med spegel, 3 ventiler, 2 karduanskt upphängda fotogenlampor över bordet, halvpanel i mahogny och därovan vita skottoch vitt tak. -Övrigt befäl runt kappen och manskapet akter med 2 mässar och tvättrum. På resa Brevik- Kristiania 23.1.17 kom Skagern trots ishinder upp i 11½ knop på halv last. - Natten till 7.11.40 i Emden drunknade till följd av mörkläggningen eldaren Erik Valdemar Tappe

Lidingö mötte sitt öde den 6.11.42....

LIDINGÖ 1.4.41



Lidingö kl 17 den 2.4.41 med Dan om BB och på andra sidan Frithiof.



Den på Lidingö kvarvarande besättningen 2.4.41

GG 390 DALARÖ 6.4.41

10 FISKEBÅTAR FRÅN HÖNÖ KAPADE OCH KVARHÅLLNA I TYSKLAND I TVÅ MÅNADER.
BESÄTTNINGARNA FÅNGAR OMBORD.
LÅG FÖRST I FREDRIKSHAVN, SEDAN I KIEL, PÅ SLUTET I LÜBECK.

Sammanfattning.

Sön 6.4.41 uppbringade tyska krigsfartyg 7 svenska fiskebåtar med 40 mans besättning som låg på trålfiske W om minspärren i Skagerack och införde dem till Hirtshals.De kvarhölls i tysk fångenskap utan möjlighet till kontakt med omvärlden i 10 veckor.Båtarna var GG 390 Dalarö (vars upplevelser får stå för alla båtarna),GG 391 Anna,och DD 110 Lillian av Hönö Röd samt GG 191 Arizona GG 172 Gunfi, GG 290 Nordic och GG 396 Pollux av Hönö Klova. Den 22.4 uppbringade tyskarna 150'W Lindesnes GG 372 Sverige och Britt av Hönö Klova samt GG 468 Standard av Hönö Röd som infördes till Stavanger för att sedan i eskort föras vidare till Fredrikshavn. Dessa 3 båtar fördes den 5.5.till Kiel dit de övriga 7 kom den 7.5. Tyskarna hade låtit helt svartmåla båtarna och hissat tysk flagg på dem. Besättningarna anklagades för att ha samarbetat med engelsmännen med hjälp av hemliga radiosändare ombord etc. - Svenska UD kunde inget göra på diplomatisk väg och de anhöriga i Sverige fick inte veta mer än att båtarna och besättningarna befann sig i säkerhet i tysk hamn men t.v. inte kunde återvända hem. Statens Informationsstyrelse mörklade hela affären. De 10 båtarna samlades så småningom i Lübeck men de frigavs först den 4.6, efter nära 2 månaders fångenskap och isolering. Kl 03 den 6.6.41, Svenska Flaggans Dag, kom de första av dem hem till Hönö och hälsades av en överlycklig öbefolkning. De övriga båtarna kom in under förmiddagen. I skriftlig order förpliktades fiskarna av UD att ingenting yppa om var de varit och vad som utspelats, och alla handlingar hemligstämplades på 20 år.

Detaljerna hemliga till 1961.

Vad som hände omtalades i GP först sön 9.4.1961: Dalarö och båtarna i den först uppbringade gruppen hade natten till lör 5.4.41 djärvt forcerat Skagerackspärren efter att ha kommit överens om att det var riskfritt att tråla på 100 famnars vatten eller mera där strömmen sannolikt höll minorna nere. Fiskarna visste att detfanns gott om fisk västerut i Nordsjön medan det öster om spärren inte funnits någon fångst alls. Å andra sidan bröt båtarna den proklamerade tyska spärren ochutsatte sig i Nordsjön för stora risker att attackeras av både tyskar och engelsmän. Väl utanför spärren satte de kurs mot de traditionella vattnen W om Norge där svenska båtar fiskat i minst 150 år. -Sön morgon 6.4 styrde 4 stora tyska minsvepare med bemannade kanoner och kulsprutor upp mot fiskeflottan.Under hotfulla manövrer bordade båt efter båt,beväpnade marinsoldater sattes över,båtarna genomsöktes noga och togs sedan under bogsering in till Hirtshals där de fickligga i 2 veckor

Egna noteringar

GG 390 DALARÖ 6.4.41

i den avspärrade hamnen,bevakade av soldater,helt avskurna från hemlandet och utan möjlighet att kontakta någon utomstående. Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund sökte genom UD utverka båtarnas frigivning,men Berlin vägrade släppa dem eftersom de illegalt forcerat Skagerackspärren, ett företag som sannolikt sårat tyskarnas självkänsla.Från tyks sida hävdades att båtarnas trålar kunde förstöra de tyska minfälten. Läget försämrades den 22.4 då Britt och Sverige av Hönö Klova uppbringades 100'WtN Lindesnes sedan de passerat spärren vid Norska djupa rännan. Båtarna var klara för hemfärd med sina fångster när ett tysk plan dök upp och signalerade åt dem att gå österut. Kort därpå kom 6 andra plan till platsen och ett gick ner i vattnet.En krigsveteran som bombat London 37 gånger bordade GG 372 Sverige från en gummibåt och båtarna beordrades in till Stavanger. På vägen dit mötte man GG 468 Standard av Hönö Röd på hemväg med full fångst som nu fick följa med in till Stavanger, sista sträckan med örlogseskort. I Stavanger genomsökets båtarna minutiöst efter dolda radiosändare och spionutrustning. På natten, då fiskarna sov och staden utsattes för en flygraid, passade tyskarna på att svartmåla båtarna från köl till masttopp.Nationalitetsmärkena övermålades och då fiskarna vaknade på morgonen såg deras fartyg ut som svarta likkistor. Nästa kväll avgick de 3 båtarna med tysk flagg hissad och marinsoldater ombord mot Fredrikshavn och här landades fångsterna för försäljning. Fiskarna hölls i fullkomlig ovetskap om sina framtidsutsikter, fick inga svar på sina frågor,de kommenderades som krigsfångar. Den 5 maj fördes de till Kiel och dit kom 7.5 de andra 7 båtarna, men ingen kontakt besättningarna mellan tilläts. Det var 53 man som hölls i fångenskap och gruppen om 3 båtar hölls helt skild från de andra 7. Ständiga förhör hölls och man ville få fram bevis för att båtarna spionerat för engelsk räkning. Förhörsledaren försökte gillra fällor med tal om t.ex " den engelska ubåt som hälsade på fiskelaget Britt,var den också framme vid Sverige?" En av svenskarna fick stå mot en vägg 3 timmar med händerna över huvudet under oavbrutet korsförhör, men behandlingen var annars korrekt hela tiden. Däremot var provianten som tillhandahölls mycket undermålig och knapp. Flera nätter bombade R.A.F Kiel ,splitter föll på däck och båtarna krängde i svallvågorna efter bombexplosiiner i hamnbassängen. En natt var Lillians skeppare Torsten Axelsson,som fyllt 30 år 7.4 i Hirtshals, nära att bli nedskjuten av en vaktpost då han gick upp på däck med en tänd cigarett i munne. Först den 4.6,när alla båtarna en tid legat samlade i Lübeck, kom frigivningsordern från Berlin eftersom tyskarna inte kunnat bevisa det minsta samband mellan fiskebåtarna och det engelska kontraspionaget. Kl 03 den 6.6 kom de första båtarna hem till Hönö och de andra följde under förmiddagens lopp.

======================

GG 390 DALARÖ 6.4.41

Kungl. Utrikesdepartementet
Stockholm.

Angående i Hirtshals kvarhållna svenska fiskekuttrar

Beskickningen i Köpenhamn har per telefon meddelat följande:
Enligt uppgift från svenske vicekonsuln i Hjöring på Jylland infördes den 6.4 följande sju svenska fiskebåtar till Hirtshals:

GG 172 Gunfi - Hönö	Skeppare	Knut Johansson
GG 390 Dalarö - Hönö	-"-	Johannes Andersson
GG 391 Anna - Hönö	-"-	Arvid Karlsson
GG 191 Arizona - Hönö	-"-	Robert Larsson
GG 270 Nordic - Hönö	-"-	Astor Olofsson
GG 396 Pollux - Hönö	-"-	Sven Larsson
GG 110 Lillian - Hönö	-"-	Torsten Karlsson

Anledningen till kvarhållandena i Hirtshals uppgives vara att fartygen av tyska sjöstridskrafter påträffats underfisk i farvatten utanför Hanstholm, vilka som bekant befinna sig inom minerat område.Beskickningen uppger sig ha varit i förbindelse med tyska legationen i Köpenhamn som emellertdi föı klarat sig icke kunna taga sig an saken,då den nehamdlades av vederbörande myndigheter i Berlin.Beskickningen i Berlin har med anledning av ovanståer telefoniskt informerats samt anmodats vidtaga nödiga åtgärder för fartyger frigivande. Stockholm 154.41

Kungl UD P.M.

Förtroligt

Angående i Norge uppbringade svenska fiskefartyg.

Generalkonsul Westring meddelade i telefon,att han från kosnulatet i Stavanger mottagit meddelande att tre svenska fiskebåtar, GG 372 Sverige, GG 468 Standard och GG 931 Britta, uppbringats av tyska bevakningsfartyg ochinförts till Stavanger.Närmare upplysningar angående anledningen till uppbringandet förelågo ännu ej då konsuln icke fått tillstånd att träda i förbindelse med skepparna,men Westring hoppades snart kunna återkomma i saken. Stockholm 34.4.41

Kung. Vice-Konsultate Hjörring 9.4.41
Hjörring.

Kungl. Svenska Beskickningen i Köpenhamn.

Efter anmodning henvendte jeg mig dags morgen i Hirtshals til den tyske överste marinemyndighed paa stedet, kaptajn Herms, og fik hos ham oplyst, at grunden til at de 7 svenske kuttere var opbragt var at de havde fisket i et af den tyske marine udlagt og internationalt notificeret og ~~[illegible]~~

GG 390 DALARÖ 6.4.41

bekendgjort menefelt,hvori tyskerne har forbudt sejlads og fiskeri. Paa udtrykkelig og gentagen forespörgsel ~~yttrede kaptajnen~~ yttrede kaptajnen ydtrykkeligt at det var udenfor 3-milegrensen og i internationalt farvand. Han medgav mig derefter eskorte saa jeg kom i forbimdelse med de paageldende fiskere,hvis skibe henlaa under tysk militaer bevogtning.

Aerbördigst

A.Nielsen

Kungl. Svenska Beskickningen Köpenhamn 16.4.41

Nr 306 HP 80

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

I anslutning till vad beskickningen per telfon inrapporterat till departementet angående de 7 svenska fiskebåtar vilka uppbringats av ett tyskt bevakningsfartyg och införts till Hirtshals,får jag vördsamt överlämna avskrift av en av vicekonsuln i Hjörring avgiven rapport jämte bilaga. Ifrågavarande 7 fiskebåtar hade bedrivit fiske i farvattnen NW Hanstholm sedan den 1.4 då de den 6.4 preejades av ett tyskt marinfartyg c:a 46 sjömil NW Hastholm och infördes till Hirtshals där de ännu kvarligga under tysk bevakning. Enligt vad vederbörande tyska militäre myndigheter uppgivit vore grunden till uppbringandet att fiskebåtarna bedrivit fiske på ett område å vilket sjöfart och fiske vore förbjudet på grund av minering. Beskickningen har under påskhelgen varit i förbindelse med härvarande Tyska legation samt med Danska Marinministeriet i syfte att söka inhämta upplysningar angående de närmare omständigheterna som föranlett det från tysk sida vidtagna åtgärderna mot fiskebåtarna. Det har därvid från tysk sida bekräftats att de uppbringats till följd av fiske i ett minfält vars utläggande och position på sedvanligt sätt tillkännagivits. Saken vore föremål för undersökning av vederbörande militära myndigheter i Berlin och legationen vore icke i stånd att lämna några ytterligare upplysningar. Enligt legationens mening ~~xxxx~~ finge man emellertid vara beredd på att ytterligare någon tid skulle förflyta innan de militära myndigheternas beslut förelåge. Enligt vad beskickningen erfarit vid hänvändelse till Danska Marineministeriet har ett tillkännagivande av mineringen av de farvatten i vilka fiskebåtarna bedervo fiske, vid tidpunkten för uppbringandet,varit införd i "Efterretninger for söfarande" nr 17 den 10.4.40.Såvitt Marineministeriet bekant kunde något annat tillkännagivande om mineringar icke vara tillämpligt i detta fall. Något direkt förbud att bedriva fiske å i tillkännagivandet angivna områden syntes icke hava utfärdats. Sv.vicekonsuln i Hjörring har med vederbörande tyska myndigheters tillstånd hållit sig i kontinuerlig kontakt med fiskebåtarnas besättningar,vilka icke hava något att beklaga sig överbeträffande

GG 390 DALARÖ 6.4.41

den behandling de varit utsatta för från tysk sida. De fiskelaster som båtarna medfördevid införandet till Hirtshals hava, efter de tyska myndigheternas medgivande, försålts i Hirtshals sedan tillstånd tillstånd härtill genom beskickningens förmedling jämväl inhämtats från de Svenska Fiskarnas Centralförbund i Göteborg.Då ärendet såsom av det föregående framgått är under handläggning hos vederbörande militäre myndigheter i Berlin ,har beskickningen för närvarande icke några möjligheter att vidtaga ytterligare åtgärder. Beskickningen skall dock icke underlåta att hålla sig i kontakt såväl med båtarnas besättningar som med härvarande tyska myndigheter,och skall tillåta sig återkomma så snart ytterligare finnes att inberätta.

Hamilton.

Sv. Västkustfiskarnas Centralförbund 25.6.41 i brev till SKN

SVC anhållit att SKN måtte ersätta fiskarna för skada och förlust vid uppbringandet. ----- " Händelseförloppet vid uppbringandet var följande: Dalarö,Anna,Gunfi,Nordic,Arizona,Pollux och Lillian hade vid olika tidpunkter kommit ut till fiskevattnet c:a 46′NW Hastholmen. Sön 6.4.41 kom tyska marinfartyg c:a kl 09 och prejade dessa fiskebåtar,tog dem på släp och införde dem till Hirtshals där de ställdes under militärbevakning. Under uppehålleti Hirtshals anställdes förhör med fiskarna.Vidare fingo de sälja sina fångster xxxxxxxxxx därstädes. Dock gjordes avsevärda förluster på denna försäljning,då fisken betingade högre prieer i Sverige. Den 19.4 fördes båtarna från Hirtshals till Fredrikshavn och därifrån fortsattes resan till Kiel. I Kiel anställdes också förhör och sedan flyttades båtarna till Lübeck. - De andra 3 fiskebåtarna,GG 372 Sverige,507 Britta och 468 Standard voro ute i Nordsjön på fiske c:a 100′WtN Lindesnes. xxx Ons 23.4 blevo dess tre båtar ippbringade av tyskarna och införda till Stavanger samt ställde under tysk militär bevakning. Sedan båtarna legat I stavanger en dag fördes de till Fredrikshavn och därifrån till Kiel. Efter en tids uppehåll i Kielfördes även dessa 3 båtar till LüBeck. Under uppehållet i Fredrikshavn fingo båtlagen sälja sina fångster där till betydligtbilliagre priser änsom vid denna tidpunkt var gällande i Sverige. Fre 30.5 kom meddelande till fiskarna att de blivit frigivna. Hemresan kunde dock ske först senare så att de voro hemma vid Hönö fre 6.6.41. Att här lämna redogörelse i närmare detalj äro fiskarna av tystnadsplikt förhindarde till. Så mycket torde dock kunna sägas att uppbringandet närmast torde ha skett därför att de fiskade på vatten där tyskarna förbjudit fiske. Fiskarna hade emellertid inte reda på detta förhållande och f.ö hade många xx svenska fiskebåtar varit ute på dessa xxxxxxxxxxxxxxx fiskevatten utan att uppbringas,trots att tyskarna kände till detta.Under tiden före uppbringandet fingo flera av båtarna mindre skador vid bogser-

GG 390 DALARÖ 6.4.41

ingen till land och deras ankartrossar blevo delvis helt förstörda. Under tiden för uppehållet i de utländska hamnarna fingo de mat genom tysk försorg. Men då kosthållet behövde utökas fingo fiskarna ytterligare en utgift som belöpte sig till 3 kronor per man och dag.Beträffande brännoljan fingo samtliga båtar utom en fylla på så mycket olja attde hade ungefär samma kvantiteter brännolja vid hemkomsten som då de gingo ut på fisket. GG 172 Gunfi erhöll dock ej full kvantitet utan fick en rest på 1300 liter.Samtliga båtar hade ju även utgifter för smörjolja,lysfotogen,fett och trassel. De 7 båtar som infördes till Hirtshals hade genom uppbringningen förlorat en fisketid räknat fr.o.m det de infördes till Hirtshals och till och med de anlände hem,på 8 veckor 6 dagar. De båtar som infördes till Stavanger förlorade en fisketid på 6 veckor 2 dagar.
På grund av vad som ovan anförts ha ju dessa fiskelag gjort avsevärda förluster i förlorat fiske och få vi med anledning därav vördsamt anhålla om att SKN ersätter fiskarna den förlust de lidit. Såsom tidsläget f.n. är. torde det kunna anses skäligt att fiskarna utfå en ersättning av kr 125:- per lott och vecka till båtar & besättningar.

Göteborg 23.6.41
Sam.Corneliusson

Svar från SKN 3.7.41 till SVC

...Vi tro oss veta att Edert fröbund genom Kungliga UD erhållit varningar för fiske inom rarvattnet ifråga. ---Frågan huruvida någon rätt till ersättning för förlorad fisketid kan erhållas är nog minst sagt tveksam. Nämnden torde emellertid vara böjd för att medgiva någon ersättning även för det förlorade fisket,men dylik ersättning måste vara moderat och som sådan kan icke Nämnden betrakta ett krav på 125 kronor per lott och vecka. Även i övrigt synas anspråken vara väl kraftigt tilltagna och reduktioner måste därför vidtagas. (SKN förslagit Sam.Corneliusson ett besök för närmare överläggningar i saken)

Ersättningen prutats ner med 10.000:

SVC skrev 22.7.41 till SKN att " vid överläggningar med direktör Lange framgick att SKN inte önskade ersätta fiskarna per lott utan med en summa allt för allt. Med anledning härav har fiskarna förklarat sig villiga att gå med på att SKN till dem utbetalar en summa av kr 80.000:- I detta belopp är alltså inräknat ersättning för skador, förlorad fisketid,utgifter för kost, oljor mm. Då den summa som fiskarna härmed erbjuda sig att antaga är ganska liten i förhållande till den långa tid som fiskarna voro beslagtagna samt den ekonomiska förlust de fingo vidkännas,hoppas jag att SKN också godkänner densamma. Beträffande Eder fråga i skrivelsen om Centralförbundet inte genom Kungl UD erhållit varningar för fiske inom farvattnet ifråga mm

GG 390 DALARÖ 6.4.41

så ber jagfå hänvisa till mitt samtal med direktör Lange i Göteborg den 11 juli. Högaktningsfullt
Sam.Corneliusson.

SKN:s svar 25.7.41 till SVC

"Det högsta belopp som vi anse oss kunna utbetala till de 10 fiskebåtarna är 70.000 kronor i ett för allt. Det torde starkt kunna ifrågasättas huru vida vederbörande över huvudtaget äro berättigade till någon ersättning för förlorad fiskeförtjänst ,men då saken inte är klart reglerade i vill-koren, anse vi oss berättigade att lämna sådan ersättning under förutsätt ning att en skälig uppgörelse kan åstadkommas."

Assurans

SKN utbetalade 4.8.41 till de 10 fiskelagen genom Förbundet 70.000:- kr

Reparationer

De småskador som båtarna fått reparerades vid Berg & Johansons varv på Hönö. Arizona reparerade brädgång,ledstång och pollare för 200:-,Lillian vantjärn och övre gång för 100:-, Anna en räckstötta BB för 125:-,Sverige 4 meter ekbordläggning för 350:-,Standard en bräda i brädgången samt driv-ningsrabeten 63:88. Anna,Nordic,Gunfi,Dalarö, förlorade stållinor och grästrossar för 403:- till 505:- kr per båt Arziona förlorade ankare, kätting och 360 meter stållina för 903:75.

UD H fiske	Ej genomgånget.	Dalarö :historik
KK	Inget sjöförhör hölls.	se 11.10.40

"Dom hade inget Val" (1985)

Georg Åberg på Pollux berättar

(Pollux låg i samma fiskelag som Dalarö) " Vi hade fiskat 2 dagar NW Hanst holm tillsammans med 6 andra Hönöbåtar. Vi låg stilla söndagen den 6.4.41 som var psalmsöndagen och satt och drack morgonkaffe i fint väder då vi hörde någon som signalerade med mistlur i närheten av oss. Då vi kom upp på däck låg en tysk patrullbåt vid oss. Den hade redan varit hos de andra båtarna och tagit med sig folk från dem som gisslan.En av kamraterna från Hönö ropade oå tysk order över till oss att vi skulle göra oss klara att följa med till Hanstholm. Vi såg 2 till av våra kamrater men det fanns in en möjlighet att prata med någon av dem. Tre man kom i gummbåt kom över till oss. 2 stannade kavr pmbord på Pollux medan den tredje paddlade till-baka till det tyska fartyget medförande Aste Alderblad,en av delägarna i Pollux på den tiden. De 2 tyskarna hjälpte iss att lättaankar .Dom spela inte översittare på något sätt,dom skojade och pratade. Sedan vi lättat kopplades alla 7 båtarna tillsammans och så bar det av mot Hanstholm. Där kom ytterligare tyska båtar till och vi delades upp i 3 "konvojer"

GG 390 DALARÖ 6.4.41

med tyskar som bogserfartyg. Vi var 3 i en och 2 vardera i de övriga. Det bar av med våldsam fart. Vattnet stod som en fors kring bogarna. I Hirtshals infördes vi till yttre piren och fick ligga där i 3 veckor under bevakning dag och natt. Om någon skulle upp i ett ärende beordrades en vaktpost med. En söndags f.m.var vi ganska många som deltog i gudstjänsten i den danska kyrkan.Detvar egendomligt att delta i en gudstjänst med en vakt sittande vid dörren med skarpladdat gevär. Vi fickinte ringa hem. Fisken vi hade ombord såldes till danska firmor och vi ~~fickpengarxsenarexxd~~ fick pengar senare. Efter 3 veckor förflyttades vi till Fredrikshavn dit vi fick köra med egna motorre men med vakt pmbord. I Fredrikshavn försökte vi också att få ringa hem men det blev lika bestämt nej som tidigare. Men besked hem blev det iallafall. En fraktskuta,Solvåg av Hönö,skeppare Ernst Bryngelson såg alla båtarna och även om han inte fick lov att prata med någon av oss f[illegible]stod han ju hur det var fatt. Och det oroande beskedet nådde Hönö. - Så fick vi ombord proviant och bränsle för en resa som skulle räcka under 5 dagar. Meninga upplysningar~~gx~~ gavs, Detvar bara att ~~xdyf~~ lyda order. Kiel blev nästa anhalt. Tidigare hade inga förhör hållits men nu började de. Skepparen på Arizona,Robert Larsson, var den förste som ensam hämtades till förhör.Sedan fljde den ene efter den andre. Vi anklagades för att ha använt fisket som camouflage för att hjälpa engelsmännen med underrättelser. I Kiel fick vi kontkat med 3 andra Hönöbåtar - Sverige,Britt och Standard - d.v.s vi fick se dom.Men vilken syn... Dom var helt svartmålade och företedde en sorglig anblick. I Kiel låg vi till en början vid kajen men flyttades ut på redden på egen begäran. Engelsmännen bombade ju hamnen och vi bedömde r[illegible]kenvara större vid kaj. Hela tiden var det fruktansvärt påfrestande. Ibland anade mandet värsta, ibland hoppades man på att det snart skulle vara över. I Kiel fick vi samma matransoner som de tyska soldaterna. Men s[illegible]an vi flyttats till Lübeck blevdet en klar försämring. Där jämställdes vi med civilbefolkningen och det var inte stira ransoner dom fick. Till sist fick vi genom svenska konsuln tillåtelse att skriva hem.Alla satte igång och skrev. Nästa dag kom konsuln tillbaka med breven och beskedet: Ni är frigivna! - De svenska flaggorna åkte upp igen. Vi fick till och med tillstånd att gå upp i staden utanvakt,hur vi ville. 3 dagar tog det att ordna allaformalitetet .Vi fick proviant och olja för hemresan.Standard fick ett sjökort med minfälten inritade och med Standard i täten bar det av hemåt. Kl 06 den 6.6 var vi hemma vid Hönö. Det var fullt av folk nere på kajen. Ryktet om att vi var på väg hade gått före oss. Och vi var glada att dess 2 månader äntligen nått sitt slut. "

Stig Zachrisson på Sverige berättar

Sverige,Britt och Standard var hela tiden utsatta förhårdaretryck än de 7 båtar som tagits utanför Hanstholm. De hade fiskat ute vid Lingbanken trots

GG 390 DALARÖ 6.4.41

att de var väl medvetna om riskerna att ta sig dit ut och risken att vara där. Det såg strålande ut till en början. Bra väder och mycket bra fångste men en dag kom ett tyskt plan norrifrån och det började skvätta lite var stans i vattnet runt Sverige av projektiler som avlossades. Vi tog hastigt upp redskapen och ankargrejorna och stävade österut.Det där var ju engest som i vanliga fall brukade ge resultat. i att flygares intresse minskade. Dock inte så denna gång, Plötsligt fick Sverige ett bombnedslag strax för om stäven så det blev stopp och back. Under tiden hade det kommit flera plan till platsen. Ett av dem landade på vattnet och astte ut en gummibåt. En officer med pistol i näven och 2 meniga kom roende . Även om ingen av av oss förstod tyska begrep vi att vi skulle ligga stilla där vi var. Under tiden kom ett större krigsfartyg forsande med väldig fart. En lejdai slängdes ut och 3 man beordrades uppför densamma. Även från de andra två båtarna togs 2 man från var båt ombord på örlogsfartyget.Sedan bar det av till Stavanger. Där togs alla i förhör ,inte enbart av tyskar,utan även Norska quislingar medverkade. Vad hade vi i Nordsjön att göra om vi inte stod i maskopi med engelsmännen?? En fruktansvärd känslomässig upplevels väntade då besättningarna kom upp på däck nästa morgon. Under natten hade ~~tyskarna~~ tyskarna målat båtarna helt svarta,bordläggning,åtyrhyttstak, mast, allt var svart och namnbrädor och nationalitetsmärken övermålade. Båtarna såg ut som stora flytande likistor. Efter bunkring av olja på morgonen bar det av söderut längs kusten. Vid Oxöy sattes kursen mot Skag Detvar alltid en vakt med i styrhytten. Fredrikshavn blev nästa stopp. Där såldes fisken i lastrummet.Efter det man gjort rent blev det order at starta motorn.Kiel var nästa mål. Då man kom dit låg 7 andra Hönöbåtar där. Sedan följde i stort sett samma upplevelser för de 3 svarta båtarna som för de 7 vita .Uplösningen av äventyret blev detsamma för de 3 svarta båtarna som för de övriga. De nådde samtidigt Hönö på Svenska Flaggans Da 1941.Då upplevde de på ett sätt som aldrig förr eller senare värdet av sitt hemlands symbol.

DALARÖ SE 11.10-40
5.8.44
9.3.45 +

MANSURIA 7.4.41

FLYGATTACK UNDER PETSAMORESA MED KRIGSFÖRLISTA SJÖMÄN MED FRI LEJD.

KVARHÖLLS AV TYSKARNA I VARDÖ & TROMSÖ 14.4.- 7.5.41

Journalutdrag

Mån 7.4.41 kl 11.05 å position N.60.15' long.W 8 40' anfölls fartyget helt oförmodat av ett bomplan som kom inflygande tvärs om STB och besköt fartyget med maskinkanon och maskingevär samt fällde en bomb som föll i vattnet strax akter om fartyget som skakades vid explosionen. Besättningen, som vi det plötsliga anfallet ej hann sätta sig i relativ säkerhet, undgick att träffas av kulor och splitter genom att kasta sig ner på däck. De planet passerat besköt det fartyget med sin aktra kulspruta. Efter någon minut kom det tillbaka och flög längs med fartyget akterifrån och beströk hela fartyget med granater och kulor och fällde ytterligare en bomb som exploder i vattnet tvärs lucka 2 c;a 5-6 meter från fartygssidan. Den exploderade emellertid så långt ner i vattnet att någon synbar skada på fartyget ej observerats. I maskinrummet kändes ändå en mycket stark skräll och det verkade som om fartygssidan fjädrat inåt och ett starkt lufttryck uppstod Därefter försvann planet som var 4-motorigt och målat mycket mörkgrått, nästan svart. ((Fokke-Wulff-Condor-plan)). På dess STB-sida observerade vakthavande styrman ett tyskt märke. Efter det första anfallet slogs stopp i maskin men strax därefter åter full fart och vid det andra anfallet girades hårt BB. Cirka 10 minuter efter planet försvunnit kom ett annat plan med engelskt märke, kretsade ett par gånger över fartyget på låg höjd och försvann därefter. Kl 11.15 rapporterade övermaskinisten att akterpik skottet sprungit läck och att färskvattnet i tanken strömmade ner i tunne Alla rännstenar pejlades omedelbart utan att någon förändrigg kunde konstateras. Vid undersökning av fartyget visade det sig att skorstenen fått flera större och mindre bucklor och hål. ((Fanns kvar ännu 1948)) och båda livbåtarna och motorbåten större och mindre hål i sina bordläggningar. Cementskyddet kring styrhytten var delvis sönderskjutet och det fanns kul och splitterhål i bryggskärmen vartill en del fönster och trädäcket skada av splitter. Stora hål konstaterades i eldrumsluftrören och i träskottet kring skorstenen. En pålmast på akterdäck genomskjutits med svåra bucklor i båda oålmasterna på akterdäck och deras vägare. En granat genomslagit järnskottet till kontoret där inredning och el ledningar skadats. Ävdn däcket ovanför kontoret fått ett stort hål. I däckshusskotten överallt kul rispor och bucklor, en del trädörrar skadade. En plåtväxel sprängts i valvet på STB sida på ca 5 dm längd, en del skansinredning förstörts, en buckla och en nagel sprängd i 4ans lukkkarm. En hel del rispor och bucklo å skrovets sidor samt 3 kulhål över vattenlinjen om BB. 2ans BB lastbom svårt skadad, även hål i lastrumsluftrören, bunkerventilatorerna och

MANSURIA 7.4.41

maskinrumsluftrören. En flotte svårt skadats. Flera kulhål i luckpresenningar och brädgångarna. Livbåtstaljor, bomtaljor, bomgajar och flagglinor blivt avskjutna. 4 st Mörnerdräkter förstörda av kulor. Skyddsduken kring övre brukan sönderskjuten. El.lampor och kablar förstörda. En ankarlanterna i lampskåpet sönderskjuten, ett ångrör skadat på akterdäck liksom kragen till förmasten. -Mansuria hade stora och tydliga nationalitetsmärken och namn målade på sidorna, svenska flaggan målad på luckpresenningarna och på flottarna samt förde stor svensk flagga på flaggspelet. Jungman Ture Herbert Malm, som hade utkiken, blev lindrigt skadad i högra handleden av kringflygande splinter och mässuppassare Stig Anders Andersson, som låg på durken i sin hytt midskepps, skadades lindrigt i vänstra armen. Övriga ombv undkom oskadade.

ss Mansuria 12.4.41
Ivan Nyman
Befh

Crew List (Egna kompl.)

Befh Ivan Henry Nyman, Göteborg, 21.12.88 (30.1.40)
1e styrman Knut Einar Sigfrid Öhrström, Hälsingborg, 16.9.01 (1.4.41)
ex-Befh på Convallaria, sänkt 18.10.40. Mönstrat i Liverpool.
2e styrman Paul Gunnar Wihlborg, Landskrona, 11.10.10 (15.3.41)
ex-2e styrman på Canton, sänkt 9.8.40, mönstrat i Southampton.
Chief Gustaf Adolf Nilsson, Öregrund, 30.8.84 (9.3.41 Southampton) (ex KIKUNA)
2e maskinist Hugo Leonard Hedin, Malmö, 27.11.05 (1.4.41 Liverpool)
ex chief på ss Convallaria, sänkt 18.10.40
Stuert Holger Theodor Forsberg, V:a Frölunda, 18.4.89 (Ex Canton 9.8.40)
Kock Karl Hilding Hell, Nyhamnsläge, 17.10.95 (1.4.41 L-pool)
Ex-stuert på Convallaria, sänkt 18.10.40.
Mässuppassare Stig Anders Andersson, Hjärnarp, 3.2.22 (Ex Rydboholm)
Matros Karl Gustaf Sigfrid Thorsson, Karlshamn, 26.10.97 (Ex Canton)
Matros Henrik Theodor Henriksson, Hälsingborg, 27.11.93 (27.3.41 L-pool)
Ex Canton.
Matros Oscar Rehn, Vegeholm, 24.5.88 (Ex Siljan, sänkt 26.9.40)
Lättmatros Karl Victor Johansson, Munkedal, 24.10.94 (Ex Canton)
Lättmatros Evald Oliver Andersson, Tjärnö, Bhl, 10.11.01 (Ex Canton)
Jungman Ture Herbert Malm, Loftahammar, 28.4.21 (Ex Canton)
Donkeyman Hilding Ivar Jonasson, Mörrum, 24.10.92 (Ex Convallaria)
Smörjare Nils Axel Ekberg, Lerum, 8.9.22 (Exx Canton)
Eldare Agne Natanael Kortz, Håslöv, 30.12 11 (Ex Canton)
Eldare Karl Hjalmar Holmstedt, Göteborg, 3.2.90 (Ex Gunborg, sänkt 18.10.40)
Eldare Ove Hagbert Olofsson, Sundsvall, 1.11.08 (Ex Canton)
Lämpare Hjalmar Magnusson, Halmstad, 24.2.96 (Ex Convallaria)
Maskinelev Erik Bertil Andersson, Göteborg, 2.5.00 (Ex Janus 20.10.40)

MANSURIA 7.4.41

PASSAGERARNA PÅ MANSURIA (13 personer)

Före avgången från Liverpool den 4.4.41 fick passagerarna underteckna en försäkran att de medföljer av egen fri vilja och på egen risk och att de " härmed fritager Statsverket och rederiet från allt ansvar, av vad slag det vara må, för egen person och egendom."

Telegram via Gtbg Radio från generalkonsulatet, London, ink 12.4.4

Following shipwrecked seamen entitles repatriation government expence left by Mansuria stop

12 ex Canton, viz. chief officer Nils G.Westberg, 2d officer Wihlborg, engineer Oscar Andreas Johansson, steward Forsberg, carpenter Henriksson seaman Karl Gustav Thorsson, Evald Oliver Andersson, Carl Victor Johansson and Ture Malm. Motormen Agne Kortz, Ove Olofsson, Nils Ekberg stop

5 ex Convallaria viz Captain Oerhstrom, engineeres Hugo Hedin, Hilding Jonasson, steward Hilding Hell, seaman Hjalmar Magnusson stop

Fireman Karl Holmstedt, ex Gunborg

Seaman Oscar Rehn, ex Siljan.

Captain Job Tillroth, seaman Åke Wilhelm Johansson, ex Belgia.

Captain Gustaf Larsson, seaman Erik Bertil Andersson, ex Janus.

Messboy Stig Andersson, ex Rydboholm.

Total 24 Inform consul Petsamo and owners concerned stop

In addition following travelling own or owners expence;

Vis Captain Tydén of red AB Nordstjernan, ex Axel Johnson

Captain K.Samuelsson, of Transatlantic, ex Vaalaren

Captain Magnus Asklöf of Grängesbergsbolaget, ex Kiruna

Chief engineer Gustaf Adolf Nilsson, Grängesbergsbolaget, Ex Kiruna

Chief engineer Eric Johnsson, Ostasiatiska Kompaniet, ex Delhi

Mate Johan Adolf Lind, Red AB Strim, Sthlm, ex Johanna.

Steward Adrian Stridh, Sveabolaget, exx Ring.

Seaman Rudolf Svahn, ex Halvard Bratt, Gtbg

Ingeniör Karl Uno Lafredsson, Stora Kopparbergs AB % AB Industrimetoder, Norrlandsgatan 7-9, Stockholm.

Total 9 Inform owners.

Swedish Consulate General

((Av ovanstående var 20 st påmönstrade som besättning och 13 åkte som passagerare.))

UD telegraferade till Petsamo, vicekonsulatet; " Vidtag erfordeliga åtgärder vidareförpassning.

Passagerarlistan

Sjökapten Gustaf Larsson, Ö.Harplinge, ex Janus

Sjökapten H.Tydén, Partille, ex Axel Johnson

Forts

MANSURIA 7.4.41

Forts Passageralistan

Sjökapten J.Samuelsson, Gtbg, ex Vaalaren (Sjukavmönstrad)
Sjökapten Magnus Asklöf, ex Kiruna
Sjökapten Job Tillroth, Gtbg, exc Belgia (Ej återställd från sina skador) 12 / 10 12 tf
Ie styrman N.G.Westberg, Gtbg, ex Canton
Styrman Johan Adolf Lind, Grebbestad, exx Johanna (Avskedad)
Chief Eric Johnsson, ex Delhi (Sjukavmönstrad) Hemort;Grebbestad.
Steward Adrian Stridh, Viggbyholm,Täby, ex Ring (Sjukdom)
Eldare Rudolf E.Svahn, Gtbg, ex Halvard Bratt (Sjukdom)
Lättmatros Åke Wilhelm Johansson, Harplinge, ex Belgia
Ie maskinist Oscar Andreas Johansson, Gtbg, ex Canton
Ingeniör Uno Alfredsson, Hedemora, AB Industrimetoder.

Mansuria hade alltså 21 mans besättning & 13 passagerare.

==

SKNEIII 201

JOURNALUTDRAG

Fre 4.4.41 Kl 14 avgått från Liverpool med last av 705 ton styckegods för Sverige att lossas i Petsamo. Med fartyget följer 13 st " konsulats-passagerare", ombordsända genom Svenska legationen i Loddon . 20 man av besättningen ombordsända av Londonlegationen för avmönstring i Petsamo för hemresa till Sverige. Extra anordningar gjorts för de 13 passagerarna; uppbyggt extra kojer, inköpt 2 st livräddningsflottar med full utrustning; komplett servis, filtar, madrasser mm

Mån 7.4 Kl 11.05 position S 35° W, 88 mil från Färöarna helt plötsligt anfallen av ett 4-motorigt bombplan som besköt fartyget med kanon- och kulspruteeld och fällde bomber. Anfallet upprepades men fartyget träffades ej av bomberna som dock föllo helt nära fartyget om STB och akter. En mängd skador uppstodo genom anfallen om vilke särskilt utdrag ur skeppsdagboken skrivits.

Tis 8.4 kl 06.10 passerat Skopenfjord, Färöarna, där engelsk patrullbåt beordrade fartyget in till Thorshavn där skeppspappren visiterades och färskvattenförrådet kompletterades. Kl 08.30 hivat upp o fortsatt.

Mån 14.4 kl 10.30 pejlades Vardö i S 85° W, avstånd 2 mil. Kl 11.15 siktades ett utifrån kommande fartyg som visade sig vara ett tyskt patrullfartyg vilket beordrade Mansuria att stoppa.Mansurias namnsignal och destinationsortssignal hissades,varpå patrullfartyget hissade signalen "J.T" (Följ mig) Kursen sattes på Vardö där order gavs att ankra på redden kl 12.30.Efter ankringen kom tysk militär ombord för bevakning. Kl 17 bordades fartyget av en marinkapten, en marinlöjtnant och ett flertal soldater.Undersökningskommissionen begärde alla fartygets handlingar samt alla ombord befintliga dokument, vilka överlämnades till dem.

MANSURIA 7.4.41

Även de ombordvarandes pass togos. Efter det samtliga papper genomlästs medtogos de iland för närmare undersökning. Marinkaptenen svarade att fartygets kvarhållande skulle avgöras på högre ort. Ingen får lämna fartyget. Vakposter satts ombord.

Tis 15.4 Militärkommissionen ånyo kommit ombord, men dess befh kunde ej säga vad som skulle ske med fartyget. Alla konsulatspassagerare och en besättningsmedlem blevo genomgående förhörda angående deras föregående fartyg innan ankomsten ombord i Mansuria. Mansurias befh begärde att få sända telegram till sitt rederi om skadorna vid bombplansattacken den 7.4 samt avläggande av protest angående Mansurias införande till Vardö och kvarhållande där inför vederbörlig myndighet, men detta vägrades av kommissionens befälhavare, som förklarade att det ej gick för sig på grund av rådande krigstillstånd. Befh uppvisade då andra protester som gjorts vid liknande tillfällen tidigare i krigförande länder, men kunde detta inte förändras saken, " ty vi tyskar tillåte inte något sådant."

Ons 16.4 Militärkommissionen kommit ombord i en barkass och lagt beslag på "Browns Nautical Almanac" samt en låda film, märkt "W.H.M.", vilka tagits iland. Förnyad anhållan om att få avlägga protest avslagits, ävenså att få meddela Svenska regeringen, eller rederiet eller svensk konsul ej beviljats.

Fre 18.4 & Lör 19.4 Passagerarnas och besättningens effekter genomsökts. Begäran att få kommunicera med svenska regerringen, rederiet eller svens konsul avslagits. På grund av det obestämda i fartygets uppehåll på Vardös redd och svårigheten att anskaffa ny proviant och nytt förskvatt en, kommer endast 2 mål mat per dag att serveras i fortsättningen. Inskränkt arbetstiden.

Mån 21.4. Kapten Job Tillroth, ex Belgia, förts iland till sjukhus.

Ons 23.4 Militärkommissionene befälhavare kommit ombord och meddelat att Mansuria frigivits och skall avgå under eskort av tyskt krigsfartyg söder ut och inomskärs så långt detta sig göra låter och till Göteborg.

Tors 24.4 Kl 19.15 avgått från Vardö redd under eskort av tyskt krigsfartyg destinerad till Göteborg via Tromsö.

Lör 26.4 Kl 10.20 ankrat på Tromsö redd. Polismyndigheter kommit ombord och förhört passagerarna. Militärmyndigheterna sagt att de skulle återkomma senare på dagen och meddela vidare om fartygets fortsatta resa. Ingen orc kommit. Endast en högre officer kommit ombord och förbjudit de ombv att gå iland. Denne officer lovade att komma ombord kl 10 söndag morgon och ge besked om fartygets vidare öde.

Sön 27.4 Dagen förflutit utan att något hörts från de tyska myndigheterna.

Mån 28.4 Kl 08 hissades den internationella signalen att båt rekvireras från land. Ingenting hände. Kl 17 bordades fartyget av en officer som an-

MANSURIA 7.4.41

ställde ytterligare förhör angående uppgifter som lämnats förut.På befh förfrågan om brev eller telegram kunde sändas till rederiet svarade officeren att dessa skulle komma fram fortare om de medföljde fartyget än om de lämnades iland. Därefter lämnade han fartyget med löfte att återkomma kl 10 nästa dag och hämta befh iland.

Tis 29.4 kl 10.30 kom en båt från land med den tyske officeren ombord vilken beordrade befh och en passagerare med iland.Befh och passageraren under bevakning förts till det tyska poliskontoret där de ingående förhördes. Efter förhören begärde befh att få besöka svenske konsuln på platsen i och för affärssamtal (betalandet av räkningar för proviant o.dyl som kunde uppstå i Tromsö) men detta nekades. Likaså att få avsända telegram till svenska regeringen eller till rederiet.Även att sända affärsbrev till rederiet nekades. På befh förfrågan om inte passagerana kunde få gå iland i Tromsö i och för hemresa till Sverige svarades att ingen fick lämna fartyget. Likaså vägrades befh att inför myndighet av något slag få avlägga protest mot uppbringandet och kvarhållandet.

Lör 3.5 Tysk polisofficer kommit ombord och till passagerarna, kapten Tydén och kapten Samuelsson, överlämnat brev från svenske konsuln i Tromsö av innehåll att tyske kommendanten beviljat Tydén och Samuelsson tillstånd att resa hem till Sverige över Narvik. Manusrias befh fått tillstånd att medfölja iland, och vid besök hos den tyske kommendanten framhöll befh att det ju fanns ytterligare 11 passagerare ombord som önskade att få resa hem, samt att det vore bäst för fartyget att alla kom iväg eftersom provianten ombord nu var praktiskt taget slut.Kommendanten kunde inte säga något bestämt men gav befh tillstånd att besöka svenske konsuln.På e.m följde konsuln med till kommendanten och lyckades slutligen få denne att lova telegrafera till Berlin om de övriga 11 passagerarnas hemresa. Några telegram eller brev till Sverige fick inte sändas.

Mån 5.5 Tysk militär kommit ombord och berett befh samt de 5 sjökaptenerna bland passagerarna tillfälle att få komma iland. Efter besök hos kommendanten fick alla passagerarna tillåtelse att följande dag få lämna fartyget i och för hemresa till Sverige.

Tis 6.5 Tullmyndigheterna undersökt passagerarnas babage.Passagerarna lämnat Mansuria kl 16.30 åtföljda av beväpnad vakt.

Ons 7.5 Kl 16.45 erhållit order från de tyska myndigheterna att via Vardö avgå till Petsamo.

Tors 8.5 Kl 06 avgått från Tromsö under lots ledning.

Fre 9.5 02.45 lämnat lotsen vid Honningvaag. Kl 16.45 passerat Vardö med sakta fart utan att bli stoppad.

Forts

MANSURIA 7.4.41

Lör 10.5 Ankommit till Petsamo (Liinahamari) vid midnatt natten till lör. Kl 19 börjat gå upp mot lossningsplatsen Trifona och anlänt dit kl 22. Passerat genom en del uppbruten is och tidvis legat och väntat på att isbrytare skulle få farleden klar.

Sön 11.5 Hållit sjöförklaring inför svenske konsuln i Trifona (Petsamo) om bombanfallet den 7.4

==

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Petsamo sön 11.5.41

Ombord på ss Mansuria vid Trifonakajen i Petsamo kl 15

Vicekonsul Hannes Zachari.

Vittnena erinrtas om tystnadsplikt i enlighet med Kungl.Beskickningens brev av den 28.4.41.

Utdraget ur skeppsdagboken upplästs.

Befh Nyman; Muntligen bestyrkt detta. Vid anfallet den 7.4. hade Mansuria framförts med 8,25 knops fart på kurs N 44° W, vind NW1. Fartygets nationalitetsmärkningar kunnats ses tydligt även från luften. Befh inte själv sett planets tyska märkningar. Befh uppvisat en 20mm patronhylsa samt spetsen av en dithörande granat. Maskinelev Sndersson fått sin res väska förstörd, värd 15 kr. De 2 lätt skadade var nu helt återställda. 1e styrman och chiefen hade efter anfallet i lastrummet upptäckt c;a 1" vattenstånd,beroende på läckor i akterpikskottet så att fw därifrån strömmat ner i lastrummet.

1e styrman Öhrström; Vakthavande vid anfallet. Den enda som iakttagit det tyska korset på planets BB-sida. Visat en bróchyr med igenkänningsmärken på olika länders flygplan och pekat ut tyska korset.

Chiefen & Matros Henriksson; Vitsordat.

KK memorial 14.6.41

Bombarderades under fullt dagsljus av en tysk flygare, trots det att tydliga nationalitetsmärken och namn voro målade på fartygssidorna.Svenska flaggans färger voro dessutom målade på lucjpresenningarna och därpå stående flottar,varjämte en större svensk flagga fördes på flaggspelet.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEVII 318 LASTEN

705 ton styckegods, assurerad för 5.793.076;- kr

Huvudsakligast textilier såsom ylleväv, kamelhårsgarn, tweed, ullgarn, bomullsgarn, satin, vattolin, västfoder,manufaktur,bomullspoplin,svart kläde,sidenvaror,plysch,sytråd,kostymtyger och regnfockar.

12,1 ton Lanolin till Statens Reservförrådsnämnd, kirurgiska instrument,

MANSURIA 7.4.41

1 låda cinemafilm, vikt 27 kg, för AB Transportkompaniet i Sthlm, gummitråd för Korsettfabriken TipTop i Hagalund, 3 balar sennalöv för Apotekarnes Vitrum, thermoskannor, väverimaskinskyttlar, 5 kartonger böcker för Skandinaviska Bokimporten i Sthlm, 1 vacuumtub för Malmö Rundradiostation, 37 kartonger elektriska värmeapparater för Gunnar Hult, Sthlm, vikt 16 kg, 32 lådor karbonpaper & 4 lådor skrivmaskinsfärgband, 40 fat ullfett vikt 2195 kg för Apotekarnas Kem.Laboratorium i Sthlm, 2380 buntar Piassava, vikt 63,2 ton, för HJalmar Falk & Co, Sthlm, 11 lådor textilmaskineri, vikt 1186 kg, för Sven Eriksson & Co, Gtbg, pneumatika verktyg, en högtrycksplatta, porslinsöglor, 1 strumpstickningsmaskin för Malmö Strumpfabrik, 5 lådor instrument för Aeromaterial, Sthlm, vikt 356 kg, golfbollar, 20 kg vacciner till apotekare D.E, Strömberg, suturnålar för Kirurgiska Instrumentfabriks AB, kolborstar för Bergman & Beving AB, bildelar och drivremmar.

Mainfestet sänt av rederiet till SKN 1.12 41 och ej återsänt trots begäran härom)

Ett parti kamgarn skadats p.g av det långa uppehållet.

Förseningarna o.a kostat SKN 17695;35

O= B

UDH-I377

U.D.P.M. 4.5.4I

FÖRTROLIGT: Kommendörkapten And. Forshell i Berlin 2.5.4I på en finsk mottagning samtalat med Kapitän zur See Paruse om sjöfartsfrågor. Därvid nämndes bl.a att Mansuriafallet f.n undersöks i OKM. Orsak till kvarhållandet i Tromsö bl.a varit att man ombord hittat en engelsk film i lasten som sänts till Berlin för undersökning och som visat sig vara en dålig underhållningsfilm. Den har nu, liksom en del annat material som varit i Berlin för kontroll, tillställts von Wahlert för vidare befordran. Prause trodde att Mansuria skulle frigivas på måndag för fortsatt färd till Petsamo. Vissa inre motsättningar här i Berlin mellan olika myndigheter stode ännu att övervinna.
(Detta är undangömt på Göteborgstrafiken/Allmänt)

UD-R 469

Brev från konsuln i Narvik I5.5.4I till Gen.konsulatet, Oslo

Härmed har jag äran meddela att ångf. Mansuria den I4.4 på resa Liverpool-Petsamo uppbringades av ett tyskt vaktfartyg och infördes till Vardö. Under eskort av ett tyskt krigsfartyg fördes sedan Mansuria till Tromsö, dit fartyget ankom den 26.4. - Den 28.4 erhöll u-tecknad underrättelse om saken från svenska vicekonsulatet i Tromsö. Upprepade

MANSURIA 7.4.4I

gånger försökte jag få komma i telefonförbindelse med Mansurias befh,men mona försök misslyckades, och vicekonsuln i Tromsö fick endast tillfälligt tala med kaptenen,varvid konsuln ej kunde erhålla några närmare eller säkra upplysningar angående förhållandena. På kvällen den 8.5 frigavs fartyget pch fick på morgonen 9.5 fortsätta resan till Petsamo. Före fartygets avgång från Tromsö ilandsände befh en protestskrivelse med anhållan att vice konsulatet i Tromsö skulle befordra densamma till vederbörande tyska myndighet.Sedan jag fått del av denna skrivelse,anmodade jag vicekonsulatet att samtidigt också medsända en kortfattad, mera konkret protestskivelse direkt från vicekonsulatet.Vad lasten egentligen bestod av ,har man inte kunnat erhålla kännedom om, men jag vet med bestämdhet att bland lasten fanns ett antal säckar kurirpost fåån såväl svenska som finska beskickningarna i London, adresserade till respektive utrikesministrar. Då kaptenen ej nämner något om denna post,antar jag att densamm fick medfölja till Petsamo för vidare befordram . Med fartyget medföljde också I3 svenska passagerare - 6 sjökaptener och 7 annat fartygsbefäl - varibland passagerarångaren Belgias befh, kapten Job Tillroth, som ännu inte var återställd efter de skador han ådrog sig vid Belgias sänkning vid Engelska kusten (26.I.4I) Vid ankomsten till Vardö blev Tillroth genast ilandförd och inlagd på sjukhuset i Varddö. De övriga fick inte lämna fartyget. Genom konsulatets och vicekonsulatets i Tromsö förmedling lyckades man utverka Tyska myndigheters tillstånd att få sända dessa passagerarem hem till Sverige över Narvik. Kapten Tillroth hade ämnat hemresa den kortare vägen genom Finland, men då detta inte tilläts honom,avreste han, når han tillfrisknat något, till Tromsö och anlände dit samtidigt med att samtligas utresetillstånd beviljats. Under bevakning av tysk militär avreste de svenska befälspersonern den 8.5 (6 msj) från Tromsö och ett par timmar efter ankomsten till Narvik på e.m 7.5 fördes de med ett av tyska myndigheter insatt extratåg förda över gränsen till Kiruna.Räkningar över utgifter har på vanligt sätt insänt till Kungliga UD.

Narvik 55.5.4I

Josef Eriksson

Konsul

xxxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Svenska vicekonsulatet,Tromsö I5.4.4I

Protestnote an den Admiral Polarküste

Tromsö

D.Mansuria.

Ich bin beauftragt gegen die aufbringung des obigen neutralen Dampfers - nach einem neutralen Hafen unterwegs - zu protestieren, und bitte eine schriftliche erklärung des Kapitäns zu übersenden.

Mit Hochachtung.I.a. des vicekonsuls Odd Berg.

MANSURIA 7.4.41

Utdrag ur besiktningsrapport ; Petsamo 20.5.41

KK Ragnar Holmberg,Finska Sjöförsäkrings AB ombud i Petsamo.
Specifikation på 40 olika skador
I 2ans lastbom ett svårt hål - ny lastbom beställts från Sverige.
Ångröret till 3ans winsch skadat av 3 skärvor (3 meter)
Taket i kontoret och båtdäck ovanför genomslaget av skärva 55x30 cm.
5 glas i ljusventiler spräckts.
Splitterhål i teakdörren till målarskåpet.
Spolröret i kappen ovanför maskin skadat.
En tank i flotten genomskjuten, trävirket skadat.
Teaklår för grönsaker sönderslagen.
Granatskärva i livbältslår.
Motorlivbåtens motor & bordläggning skadade av kulor & splitter.
Räcket på båtdäck STB genomskjutet.
4 hål i skorstenen, det största hålet 30x50 cm.
Huvorna till 2 luftrör till bunkern skadade av skärvor.
Luftröret till eldrummet genomskjutet,
2 hål och 3 bucklor I BB pålmast på akterdäck.
Hål i långväggen på islåren
2 rutor i vindskyddet på vardera sidan av bryggan krossade, ekramarna skadad
Styrhyttens splitterskydd av klinkerplattor svårt skadat om BB.
8 signalflaggor som hållits blåsande under anfallet sönderskjutna och förlorade, linorna skadade. Nya flaggor beställts från Sverige.A,F, 2 ST, K,L,M,O,S.
El. lampor & ledningar skadade av splitter, glasskydd och kupor i salong och i midskeppsgången krossade - nya beställts från Sverige.
Ångvisslan skadad - ny beställts från Sverige.
Vid besiktningen även fastställts 6 kavrstående skador från flyganfallet i Marseille den 2.6.40

Provisorisk reparation juni 41

Besiktning 10.6.41 av KK Holmberg av 23 reparationer som ägt rum i Petsamo , en del permanenta, en del provisoriska.
2 kulhål i skorstenen t.ex tätats med påskruvade lappar, 2 ramar och 4 fönsterglas i bryggans vindskydd förnyats, besättningen prov.reparerat fallrepstrappan, kondensorn rep. prov, kulhål tätats med cement osv. Den 4.6 upptäcktes som helt ny skada att båda oljerören till Cederwalls-boxen bräckts så att en massa olja runnit ut i akterpiken. Den 9.6 insattes nya oljerör. Folk från Valtion Laivatelakka,Liinahamari,utfört de flesta rep.

Uppehållskostnader

22.00. 41 sände Sv.Lloyd till SKN sin generalräkning över uppehållskostnaderna = 23290;67 SKN betalt 19365;77 den 8.12.41

MANSURIA 7.4.4I

REPARATION VID ERIKSBERG 22.I- I3.4.42

Mansuria kom hem i januari I942 efter en resa Kirkenes-Holtenau med Malm (Se Mansuria 30.7.4I sid 2). Den 22.I.42 kom hon till Eriksbergs varv i Göteborg, låg i docka för besiktning 22-27.I, åter indockad för reparation av bottenskador från en grundstötning i jan 40 och utdockades den 8.4. Från slutet av januari till slutet av mars 42 omöjliggjorde den svåra isen dockningar vid varvet. Efter färdigställande av en ny kondensor och inmontering av densamma samt avslutande av övriga reparationer avgick Mansuria från Eriksberg den I3.4.4
Ab Sten Haegers besiktningsprotokoll 23.I.42 framgår att fartygets båda livbåtar hade måst förnyas redan i Petsamo. Livbåtsvarvet i Gtbg levererade på 3 veckor 2 nya livbåtar för 4460;- som fraktades med tåg till Rovaniemi och lastbil till Petsamo (AB Transitotrafik). Båtarna kostat allt som allt 6940;80. -
Reparation av bombskadorna vid Eriksberg kostat I7468;- kr om omfattade riktning av 9xskottplåtar av 9 skottplåtar insättning av 2 nya teakdörrar till STB& BB salongsgångar,ny ekdörr till expeditionen, reparation av skåp,paneler,dörr mm i 3 hytter i BB sidohus, rep av bryggans teakbarriär, 5 st lappar påsvetsats skorstenen, riktning av lejdare, ny mastkrage till färmasten, rep. av splitterskyddet på bryggan mm

Dispache Stockholm 2.I.43

P.G.Hasselrot utfärdat dispachen rörande bombningarna den 2.6.40 och 7.4.4
SKN 9.I.43 betalat 3I436;- i full & slutlig ersättning till rederiet.

T.Fredh ;Utanför Spärren (1983)

Lättmatros Thure Malm,Loftahammar,berättar

Var på Canton dec 1938 till sänkningen den 9.8.40. Fick sedan gå 7 månader i Dublin innan möjligheten yppade sig att resa hem över Petsamo med Mansuria. Först i mars 4I fick Cantonmännen resa till Liverpool. I00 man mönstrat på som besättning, 2 medföljt som konsulatspassagerare, Mansuria avgick 3.4 från Liverpool. Efter ett par dygn flög ett par bombplan över fartyget som besköts. Mansuria undgick att träffas genom att gå på sicksackkurs. Fått en del skador på skrovet men kunnat fortsätta.Efter en dryg veckas resa väster om Nordkap stoppats av en tysk kontrollbåt och infört till Vardö. Grundlig kontroll. Tyskarna hittade lite tidningar med allierad propaganda och surnade till. Mansuria fick ankra upp i inloppet och soldater kom ombord. Efter 3 veckor fick vi order att gå till Göteborg, men utanför Tromsö stoppades vi åter och togs in på redden. Det blev nya kontroller och förhör med befh Nyman innan vi fick order att gå till Petsamo. Upp till 26 fartyg låg där när Mansuria kom in till kaj. Olja,livsmedel och krigsmateriel lagrades upp i barracker och på ödsliga fält kring hamnen Liinahamari som ligger en mil utanför Petsamo.In till Petsamo kom man med lastbilar och ev någon buss. Ett 30-tal lastbilar till Sverig

MANSURIA 7.4.4I

gick från Petsamo i maj 4I och vi togs med en och en i styrhytterna.Jag åkte med en finsk och en svensk chaufför de 50 milen till Rovaniemi, varifrån vi fortsatte till ~~Sverige~~ Haparanda.

SST.Kring Kajutlampan I977·

EN ÄVENTYRLIG HEMRESA av "J.I.B."

((J.I.B.= kapten Job Tillroth,ex Belgia) Redan i början av år I940 samlades i England många krigsförlista sjömän.Skaran ökades för varje månad och som många var sjuka, chockade eller på annat sätt skadade, träffade Svenska regeringen mot slutet av året överenskommelse med den Engelska regeringen om överföring till Sverige av 250 svenskar.För detta ändamål togs Göthas Belgia ur chartern för Minsirty of Shipping.Belgia skulle,sedan hon lossat sin styckegodslast i London, gå till Newcastle för att ändra inredningen.På utgående från London 26.I.4I blev Belgia bombad och måste sättas på land och övergivas, Detta var ett svårt slag för de sv svenskarna som räknat med att få komma hem. En svag hoppets stråle tändes för några av dem när det senare ryktades att Svenska Lloyds Mansuria skulle få fri lejd att gå till Göteborg. Så småningom blev det bestämt att att I3 personer , alla sjuka och chockskadade, skulle få följa med Mansuria. Det var dock inte lätt att få utresetillstånd från England och att det lyckades för oss får helt tillskrivas det frötjänstfulla arbete som konsul Kjell Axelsson och direktör Kjell Andersén - båda vid svenska legationen i London - nedlade för oss. Vi som bodde i Newcastle hade äntligen fått våra papper och pass i ordning,packat våra tillhörigheter och var beredda att resa nästa dag. Mansuria lastade nämligen i Liverpool.Då kom det plötsligt bud att allt var kullkastat. Myndigheterna hade kommit underfund med att the Home Minister var den instans som skulle bevilja utresan. Det var nu för sent att utverka detta tillstånd, men det ordnades så att vi fick mönstra som besättningsmän på Mansuria.Tos 3.4.4I embarkerade vid Mansuria sedan vi och våra effekter noga visiterats.Detta var sista dagen för avgång enligt Fri Lejd-bestämmelserna. Av någon anledning blev Mansuria inte utklarerad förrän den 4.4 från Liverpool, trots att lejden inte längre gällde. Vi passagerare hade heller inte någon lust att backa ut.. Kapten Nyman tog risken och avgick kl I4 den 4.4.. - Mån 7.4 siktades 2 stora bombplan.Det ena styrde ner mot Mansuria och började beskjuta fartyget. Kapten Nyman började undanmanövrer och girade häftigt för att bereda minsta möjliga träffyta vid bombningen. Tack vare Nymans skickliga manövrar hamnade bomberna i vattnet.Planet cirklade runt och kom tillbaka och upprepade beskjutningen och bombningen. Mansuria hade en liten betonginklädd styrhytt och in i denna rusade passagerana då anfallet började. Hytten var så liten att de måste i en hög på durken för att få plats. Vid det sista anfallet explo-

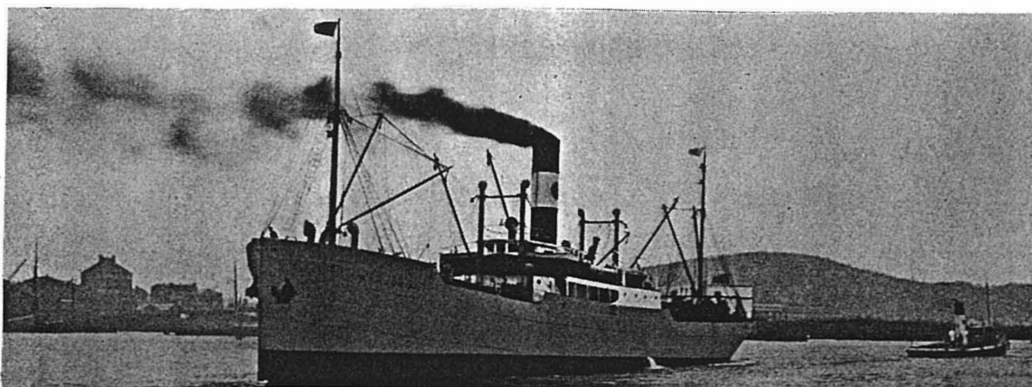
MANSURIA 7.4.4I

derade en bomb i vattnetx nära akterskeppet och skadade inredningen i eldarskansen. Planet kom tillbaka en tredje gång men ändrade kurs på halva vägen och slöt sig till det andra planet. Ingen människa hade skadats men vid pejling upptäcktes läckage i akterrummet. Som Färöarna var närmaste land och också låg i vår färdroute styrdes med högsta möjliga fart mot Thorshavn . Efter några timmar upphörde plötsligt fartyget att ta in vatten. Det befanns då att det var FW som från akterpiken runnit ut i akterrummet. Bordläggningen hade genomborrats av kulor på ett par ställe överx vattenlinjen så hålen tätades med plugg. På f.m 8.4 passerades Skopenfjord på Färöarna och vi prejades av ett engelskt vaktfartyg från vilke vi erhöll 5 ton dricksvatten. Destinationen hade före avgången ändrats till Petsamo och resan fortsattes norrut över ett ödsligt och tomt hav. Mansuria verkade så liten och hjälplöst där hon ensam traskade fram över dessa stora vattenvidder. Det var strålande vackert väder. Sammanlagt 5 befälhavare var med på denna hemresa. Två av oss hade förlorat sina farty de andra 3 blivit avlösta. De senare hade givetvis mera bagage med sig än vi 2 som förlorat allt vi ägde och nödtorftigt ekiperat upp oss i England Vi båda fick dela på befh.sovhytt , troligen för att vi ansågs mer sjuka än de andra, som fick samsas om en hytt stor som ett klädskåp. Endast en fick plats på durken under av- och påklädning; under tiden måste de andra två stanna i kojerna eller gå ut i gången. Så nog ville det till att sämj var god. Min hyttkamrat ((sjökapten Gustav Larsson, ex Janus)) befh. på en stor tankbåt som torpederats i Atlanten, och som därför blivit chockskada var naturligt nog mycket nervös och hade svårt för att sova, i synnerhet på efternatten. Tidigt varje morgon väcktes jag av att kamraten var uppe och rotade i sina väskor. Han fick hållas, jag förstod att det var nödvän igt för hans nerver. Själv hade jag fått invärtes skador när mitt fartyg förliste och fick hålla ytterligt sträng diet, Jag Levde hela resan på Ovomaltine och någon sorts babyfood som rördes ut i vatten. -Från akterkabx kant av salongen ledde en trappa upp till bryggan och navigationshytten. I trappuppgången stod en radioapparat sx som var igång med högsta möjliga styrka från arla till särla för att befh skulle höra ev varningar även då han var på bryggan. I närheten av radion stod en bur med kanariefåglar, så det var dåligt ställt med " sjukrumstystnaden." - Lördag I2.4 var middagspositionen N 7I 45´- O.I6 30´och den i3.4 kl I7 siktades Nordkap. Dittills hade kursen hållits långt ifrån Norska kusten. Härifrån så skulle kursen läggas in närmare land. Kl IO.30m den I4.4 passerades Vardö på IO´avstånd. Kl II.30 uppbringades Mansuria av ett tyskt krigsfartyg och infördes till Vardö. Där blev det förstås visitering av alla hytter och tillhörigheter. Tyskarna gick mycket grundligt och systematiskt till väga men vi blev inte kroppsvisiterade. De lade beslag på alla engelska

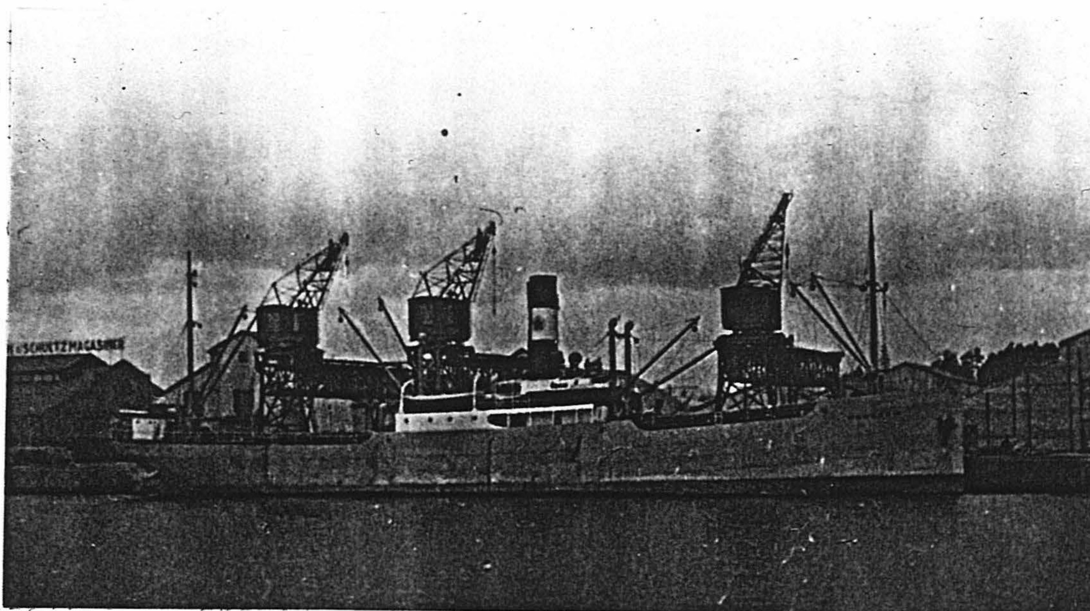
MANSURIA 7.4.4I

tidningar och tidskrifter och tog, trots befh protesten, den engelska nautiska almanackan. Vi låg till ankars ute på redden med vaktposter ombord och hade inte någon kommunikation med land. Efter några dagar, utan att något gjordes eller några besked lämnades av tyskarna, lyckades en av passagerarna åstadkomma panikstämning ombord genom att sprida ut att tyskarna hade för avsikt att ta oss ut i Nordhavet för att låta oss spårlöst försvinna. Mot slutet av veckan tillkallades en läkare för min räkning och jag intogs på Vardö sjukhus måndagen den 2I.4. Överläkaren tog själv hand om mig och efter en tid kunde jag åter få äta lagad mat. En tysk marinunderofficer besökte mig varje dag. Han talade utmärkt svenska och jag var hela tiden på mun vakt då jag trodde att hans avsikt var att spionera. Även svenske konsuln kom på besök. En dag fick jag veta att Mansuria avgått- dock inte till Petsamo. Fredag 2.5 utskrevs jag från sjukhuset och gick ombord i routebåten "Kong Haakon" som avgick kl I4.- Om det inte varit för de många uniformsklädda passagerarna skulle man kunnat tro att det varit en högst vanlig turistresa. Det var hur fritt och gemytligt som helst vid måltiderna och i röksalongen. Söndag 4.5 anlände Kong Haakon till Tromsö och där låg gamla Mansuria till ankars ute på redden. En tysk matros eskorterade mig till Mansuria. Där ombord var stämningen oerhört uppjagad. Den 3.5 hade 2 passagerare varit iland utan tillstånd för att besöka svenske konsuln och be om hjälp att få resa hem. De återfördes av tysk militär till Mansuria, det kontrollerades att alla var ombord och vakten förstärktes. Följande dag kom en marinofficer ombord och meddelade att befh och de 2 som varit hos konsuln skulle inställa sig hos den tyske kommendanten. Endast kapten Nyman fick företräde hos kommendanten. Vi andra fick ängsligt vänta utanför. Efter en stund kom Nyman ut och meddelade att allt var klart för samtliga I3 passagerare att få lämna fartyget för hemresa till Sverige. Kl I6 den 6.5 lämnade vi med vårt bagage Mansuria i en motorbåt och eskorterades iland direkt till svenske konsuln. Vi fick våra pass stämplade och livsmedelskort och jag fick en summa pengar av konsuln och uppdraget att vara färdledare. Kl 2I lämnade vi Tromsö Med D.B.D;s Nordstjernen. Allt vårt bagage var prydligt uppstaplat i ett slags veranda på promenaddäck. Kl 04,30 den 7.5 anlände vi till Harstad. Det första jag såg när jag kom på däck var en liten byggnad med ordet "Hafenkapitän" i stora bokstäver på framsidan. På en liten kustbåt av enklaste slag -"Soldag" - kom vi kl I4,I5 samma dag till Narvik där vi skulle inkvarteras på ett pensionat, men tyskarna ändrade på planerna och lät koppla en passagerarvagn och en godsfinka till ett tåg med tomma malmvagnar som just skulle avgå till Kiruna. Vi fick ta plats i passagerarvagnen tillsammans med de tyska vakterna, bagaget lastades in i godsfinkan. Tåget gjorde uppehåll vid den norska gränsstationen där vi fick norska och tyska stämplar i våra pass. En stund senare

MANSURIA 7.4.4I



Mansuria på I920-talet



Mansuria I948.

---

saktade tåget farten något, de tyska vakterna önskade oss lycklig resa, hoppade ut i snödrivorna och vinkade av oss. Vi förstod att gränsen hade passerats. Kl var då I9.05 den 7.5.4I. När vi sedan fick se hus med taken målade i blå-gult och med den blå-gula flaggan fladdrande från flag stängerna så reste vi oss upp och blottade våra huvuden. Någon tog spontant upp "Du gamla, du fria, du fjällhöga nord" och alla stämde in i sång Tongångarna var kanske lite falska men känslan var äkta. Den 9.5 kl 22.40 möttes vi på Centralen i Göteborg av våra anhöriga.

Egna noteringar Bomb träffade båtdäck utan att explodera.

Chiefen och en av styrmännen stod på akterdäck då de hörde motorbuller. Sedan började det smattra då det mörka 4-motoriga bombplanet på låg höjd kom inflygande tvärs om STB under våldsam eldgivning. Båda kastade sig ner mellan 4ans lucka och winschen. En bomb exploderade strax akter om fartyget som lyftes och skakade våldsamt. Alla på däck hade kastat sig ner på däck och krupit ihop bakom brädgångar, skott och luckkarmar. En bomb slog ner

MANSURIA 7.4.4I

på båtdäck ovanför kontoret och slog ett hål i däcket men exploderade inte. 2 grabbar som legat bakom en livbältslår rusade fram och kasatde den överbord. Så stoppades maskin och en massa ånga kom ut eftersom Mansuria gått för full steam. Dessförinnan besköt planet Mansuria fxå med sin aktre kulspruta då planet flugit över varefter det svängde och kom inflygande akterifrån i fartygets lämgdriktning under våldsam maskingevärseld. En bomb exploderade 5-6 meter från STB-sidan men på så stort djup att endast vatten kom forsande över däcket. Fartyget kom åter i mycket häftig skakning och i maskin kändes det som om STB-sidan fjädrat inåt, durkar kastades upp och lampor slocknade. Flera ångrör sprang också läck flänsarna. Då planet kom inflygande tredje gången var även livbåtarna förstörda och båda flottarna skadade. Tydligen bedömde piloterna Mansuria som " färdig" där de såg henne ligga stoppad med midskeppet omvärvt av ånga, och därför fullföljdes inte attack nr 3 utan planet förenade sig med ett annat likadant plan som kretsat avvaktande i närheten och båda avlägsnade sig i so riktning. Kl var då II.00. Kl II.20 kom ett plan med RAF-beteckningar på vingarna, kretsade några gånger runt Mansuria och försvann sedan även det. - En jungman som haft utkik på bryggan hade fått en splitterskada i höger handled och blödde kraftigt. Mässuppassaren, som legat hopkrupen på hyttdurken. hade fått ett splitter i västra armen. De blev förbundna av 2e styrman. Inga andra hade skadats och det fanns ändå 34 man ombord. Att fartyget var svenskt framgick med all önskvärd tydlighet av alla flaggor som fanns målade på sidorna, på flottar och luckor förutom blå-gula band på bogar och låringar, stor flagga akterut, namn och hemland i stora bokstäver midskepps och de signalflaggor som var hissade och blev totalt sönderskjutna.

Tystnad mötte journalisterna

De I3 passagerarna kom kl 23 den 7.5 till Kiruna med tåg från Narvik (Se sid I4-I5) Först i Alingsås kom pressen ombord på tåget men fick inte några som helst upplysningar från sjömännen som hänvisade till det tysthetslöfte de fått avlägga före avresan från Liverpool. Den 9.5 kl 22.40 kom de till Göteborg där anhöriga mötte.

HISTORIK

Lastångare på I082 brton byggd I9I3 vid Oscarshamns varv av stål.(ExOscarsborg) L. 67,5 B I0,9 Tillhörig red AB Svenska Lloyd i Göteborg (K.R.Bökmsn) Inköpt jan I9I5 från Mems red AB (Konsul du Rietz)i Göteborg som Oscarsborg. Omdöpt till Mansuria. Lev 24.I.I3, II knop i barlast, och insatt i red AB Mems trafik på Ryssland för transport av aspvirke till Jönköpings Tändsticksfabriker. 625 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat. I8I5 ton dw. Ombyggd hösten I928 vid Aalborgs varv från three-island till shelterdäckare och fick därmed 2 genomgående däck mot förut ett.Ombyggnaden innebar egent-

MANSURIA 7.4.4I

ligen bara att brunnarna överbyggdes, styrmaskin flyttades till det nya shelterdäcket och en del andra modifikationer. Riggen av s.k Fredriksstad typ bibehölls.I samband med ombyggnade hade hon eld ombord den 5.I0.28 varvid några hytter midskepps förstördes. Ny hyttinredning fick Mansuria vid klassning i Göteborg I946.Salongen bibehölls dock i gammal traditionell stil med plyscsoffa, sideboard i mahogny med kristallspegel,ävensom isboxen på båtdäckets STB-sida och brödboxen på BB-sidan och dricksvatten fortsatte man ännu I950 att pumpa upp för hand med en spak midskepps. - Vid krigsutbrottet I9I4 höll Oscarsborg på att råka illa ut.Hon hade den 30.7.I4 med aspvirkeslast avgått från St.Petersburg men stoppades den I.8 av vaktfartyg mellan Hangö och Reval och infördes till Kronstadt. Fick avgå 4.8 men stoppades 5.8 ånyo i vaktkedjan ochinfördes till Kolk i Estland. Släpptes dock och kom 9.8 till Slite. - Den II.3.I9 avgick Mansuria från Göteborg med destination Hull dit hon kom I4.3. Vid samma tid avgick Lloyds ss Lobelia på 2200 dw B -8I i W.Hartlepool,destinerad till Sunderland. Lobelia försvann spårlöst med 20 mans besättning,förmodligen minsprängd. -

Krigshaverier I939-45 se Mansuria I9.2.40, 2.6.40, 30,7 4I, 23.I2,42 och I.7.43. Efter kriget fortsatte hon att gå mellan Göteborg och hamnar i England/Skottland. Den 6.2.48 på resa Gtbg- Ellesmere Port mfl med last av I450 ton trävaror, massa och papper grundstötte hon i 6-9 Beaufort NW med åska och regn i det 5 kbl breda Sound of Mull mellan Ridire Island och fyren Grey Island,sedan hon satte ett par hundra meter för långt ostvart i sundet i det osiktbara vädret. Befh Einar Dahlström, Gtbg. Sjöhävningen i sundet var mycket kraftig och Mansuria högg hårt på grundet så nära land att man kunnat vada dit. Först på e.m 9.2 kunde 2 bärgningsfartyg ingripa och efter läktring av last flottogs Mansuria den 25.2 och bogserades in till Oban för provisorisk tätning. Reparationen vid James Lamont Shipyard i Port Glasgow blev långavrig på grund av lång väntetid på att få komma in . Den I6.7.48 kom Manuria till Greenock för bunkring, lastade i Liverpool till 24.7 och kom till Göteborg den 28.7. Den I3.7 hade en ny skorsten lyfts ombord vid varvet och därmed försvann den med skotthål som varit med den 7.4.4I. Hon hade ännu I0 år att leva. - Den I6.4.58 bogserades hon från Gullbergskajen i Gtbg över till Ringön för nedskrotning vid Y. Johannisons Skrot -& Avfallsprodukter som köpt henne för II2500 kronor. Hon hade varit en bra båt, dragit lite kol. Under mellankrigstiden I9I9- 39 gick hon på Lloyds Medelhavslinjer, efter I945 på England. Namnet fick hon efter en fiskeby i Marocko. Den sista olyckan hon drabbades av var den 25.I.58 då kocken Sven Olof Lindström, Alvesta, 42 år, snubblade på landgången och föll i

MANSURIA 7.4.4I

i vattnet .Chiefen lyckades få upp honom man hav var död vid ankomsten till Sahlgrenska.

NORDÖST 7.4.41

SKADAD VID FLYGANFALL MOT SOUTHAMPTONKONVOJ I VILKEN 2 FARTYG SÄNKTES.

Journalutdrag

Mån 7.4.41 På resa Barry Dock-Southampton i konvoj kl 09.35 anfallits av ett tyskt störtbombplan som fällt 4 bomber c:a 30 meter från fartyget samt beskjutit oss med maskingevär. Maskinskylighetem och vattentanken på bryggan genomborrade av kulor. En del rör i maskin, rutor och ventiler i däckshusen samt 2e maskinistens tvättställ sprungit sönder av de våldsamma skakningarna.

Ons 9.4 Kl 10 anfölls konvojen åter av tyska bombplan med bombfällning. Kl 10.12 träffades oljetankbåten Buesten, som gick närmast för om Nordöst av en bomb och hela fartyget blev ett eldhav i samma ögonblick, omöjligt att komma nära. Flera plan därefter anfallit konvojen. C:a 10.30 blev ångaren Dudley Rose sänkt av 2 bomber och något senare skadades ss Björnvik av en flytorped. Planen försvunnit kl 12.30. Resten av konvojen fortsatt resan mot Southampton.

Tors 17.4 På resa Southampton-Barry Dock. Till ankars. Tyska bombplan bombarderat närliggande platsen hela natten från kl 21.30. Släppt lysbomber och explosiva bomber men ingen fallit nära fartyget. Planen beskjutits från batterier runt om. Stora eldsvådor iland.

Å.Berntsson B.P.Björklund Stockholm 2.3.46
1e styrman 2e styrman K.I.Tegelberg
Befh

Journalen för tiden 22.4.41- 2.2.42 vilken ilandtagits i London förkommit under bombning.

Se Nordöst 9.3.41 samt 14.10.42

Egna noteringar

ANFALL I MÅNSKEN KL 21.30

Ons 9.4 kl 21.30 i månsken, laber bris med något sjö och lått molnighet då konvojen befann sig mellan Dartmouth och Southampton i höjd med Berry Head angep de tyska planen. Fram till kl 22 angreps m/t Buesten på 5187 brton (B. -27 i Glasgow, 1.64.B 13 Tillhörig Tönsbergs D/S A/S i Tönsberg) som gick för om Nordöst och hade last av 7200 ton bensin & fotogen. Från Buesten besköts planen med maskingevär från bryggan och poopen - det fanns 5 gunners med ombord från Royal Navy - och inte förrän kl 22 träffade en av bomberna som tidigare alla fallit runt om fartyget på båda sidor och skakat även Nordöst våldsamt. Bomben kreverade i tank 2 mellan stormaster och poopen och en enorm stickflamma lyste upp natten och kringvärvde poopen där 23 besättningsmän och 5 gunners fördvann i eldhavet. Sju man lyckades få motorbåten i sjön från brygghuset midskepps och hann ro undan elden

NORDÖST 7.4.41

som snabbt spred sig på vattnet runt den övertända tankern, men 2 man hade fått brännskador. De togs upp efter en timme av en armerad trålare, En bomb träffade ss Björnvik av Oslo på 812 brton som måste söka sig in till Dartmouth där en blindgångare påträffades i lasten så att alla fick gå iland under desarmeringen. - Vraket av Buesten 4 miles i bäring 150° från Berry Head sänktes med artilleri på morgonen. - ss Dudley Rose på 1600 brt med last av 2200 ton kol, på resa Plymouth-Portsmouth fick 2 direktträffar av grovkalibriga bomber kl 22.30, bröts itu och sjönk omedelbart med alla 16 ombv, även hon 4 miles 150° från Berry Head . Hon var byggd 1929 vid Hawthorne & Co ltd i Leith och tillhörde Rich.Hughes & Co i Liverpool. - De som omkom på Buesten var ~~kapten Otto Farstad och 18~~ ~~andra~~ 19 norrmän, 7 britter, en dansk och en maltesare. - Befh Otto Farstad var bland de 7 överlevande. Han dödades i London den 17.4 under en av de stora bombraiderna mot staden. 685 plan vräkte ner 890 ton bomber och 151230 brandbomber över London City mellan kl 20.50 och 05.18 natten till tors 17.4.14 Vid tiden för ~~anfallet~~ anfallet på Nordösts konvoj bombade stora förband Birmingham och Tyneside och middre förband Bristol/Avonmouth, Lowestoft, Plymouth och Ipswich. Andra plan anföll flygfält, konvojer och över huvud taget alla rörliga mål som kom i sikte från deras cockpits, eller som det kallades " scattered harassing attacks." I Birmingham lades bl.a katedralen och 7 andra kyrkor i ruinet och vattenbrist ledde till oerhörda bränder i städen medomgivningar. Gas, electricitet och vattenförsörjningen slogs ut. I april 1941 började för första gången civilbefolkningen få nog, särskilt i de fattiga stadsdelarna och öppna oroligheter bröt ut bl.a i Plymouth. Herbert Morrison, Minister for Home Security, underströk vid en Civil Defence Committee meeting 7.5.41 " the fact that people cannot stand this intensive bombing indefinitely and that sooner or later the morale of other provincial towns will go, even as Plymouth's has gone." Särskilt befolkningen i Liverpool hade nått gränsen. "A sense of damp defeat is lying across the scarred city," skrev Tom Harrison i Mass-Observation, " with little being done to put people back on their feet after the worst continuous battering any people yeat had. The general feeling is that there was no power or drive left in Liverpool."

JOHANNA 9.4.4I

BOMBAD TVÅ GÅNGER PÅ KONVOJRESA BARRY & SOUTHAMPTON. BÄRLAGER SPRÄCKTA.

Journalutdrag.

Sön 6.4.4I kl 04.30 hivat upp ankaret på Barry Road och svgått i konvoj destinerad till Southampton med full last av kol.
Mån 7.4 kl 08.25 c;a I0'SSW Falmouth anfölls fartyget av ett tyskt plan. En eller två bomber exploderade i vattnet c;a 50 meter om BB tvärs midskepps och åstadkom en mycket stark skakning i fartyget. Kl I0.20 anlänt till Falmouth för konvojbyte. Inga andra skador konstaterats vid en första undersökning än att ett värmeledningsrör bräckts till följd av bombardemanget.
Ons 9.4 kl 20.50 lämnat lotsen utanför Dartmouth, och gått in i konvoj. NO bris, lätt skyad luft och månljust. Kl 2I.45 anfölls konvojen av tyska plan. 2 bomber exploderade i vattnet c;a 20 meter akter om STB varvid fartyget skakades mycket våldsamt. Vid undersökning visade det sig att 3 stödlager till propelleraxeln spruckit och att ett rör mellan länspumpen och muddboxen i maskin brustit i flänsen. Troligen har flera ännu ej upptäckta skador uppstått.

Southampton I4.4.4I

A.B.Gjertsén — B.Rothler — Axel Winberg
Ie styrman — Båtsman — Befh.

==

Survey Report, Southampton I2.4.4I

Besiktigats liggande vid Outer Wharf, at berth No 43.
Messrs. Dibles Ltd surveyors.
2a,3e & 4;de bärlagerkåporna (tunnel bearing caps) spräckts och gått itu i två delar. Röret mellan bilgepumpen och strumboxen avbrutet. Nitar sprängts i 3 plåtar i tanktaket i akterrummet och aktre tankskottet släppt kölförbindningen.
H & W ~~i Southampton~~ reparerat för £ I72.I0 i Southampton.

==

Krigsskador reparerade I945

30.7.45 meddelade red AB Strim SKN att Johanna anlänt till Stockholm och skall dockas för reparation vid Ekensbergs varv.
Ombord på Johanna skrev befh Torsten Högberg 28.9.45 till red AB Strim följande; " Enligt uppgift från Ie maskinist Antonio Freitas, vilken tjänstgjorde ombord i Johanna I940-45, utsattes fartyget under denna t. vid flera tillfällen för bombanfall och släpptes det i konvojerna ofts sjunkbomber i omedelbar närhet. Vid ett tillfälle i Swansea I94I, då Johanna låg förtöjd med BB-sidan mot kajen, fälldes åtskilliga tyngre sprängbomber i hamnområdet. Svallvågorna i hamnbassängen efter explosionerna samt lufttrycket försatte fartyget i häftig rullning så att

JOHANNA . 9.4.4I

ångaren stötte hårt mot kajen. Troligtvis har även andra skador som upptäckts senare, uppstått vid detta tillfälle."

Besiktningsrapport I945 SKNEII 348

Victor Schreil be siktigat krigsskador i Ekensbergs docka i Sthlm den 27.8 & 4.9,45. "Inga tidpunkter finns angivna för de bombanfall under vilka bucklor uppstått i bordläggningen."

Skador; II st ventilglas förnyas, 2 sprickor i aktre tanktaket dubbleras, ny tankcement, 3 lageröverfall förnyas i tunneln, splitterskyddet runt navigationshuset orsakat läckor i huset och bryggdäck, huset avlägsnas och 230 löpmeter däcksnåt drives och beckas, öppningar och springor vid skottspeglarna i inredningen igensättas, durken i inredningen på bryggdäck c;a 60 löpmeter drives och beckas, ny korkmatta, duk och lister spikas på navigationshyttstaket, bulthålen för splitterskyddets fästbultar igensättas.

Reparationskostnad I4638;-

SKN ersatt 3687;50 den 3;9,46.

Historik

Se Johanna 3.8.40

MERGUS 10.4.41

SKADOR PÅ BRYGGAN OCH HYTTERNA VID BOMBRAID I TYNE DOCK -FÖRDRÖJD 5 DYGN.

Journalutdrag

Tors 10.4.41 Under den gångna natten har tyska bomber fallit i omedelbar härhet av fartyget i Tyne Dock och förorsakat följande skador; Maskintelegrafen på bryggan avslagen, dörren till befh badrum fastklämd, handfatet i befh hytt och i 2e maskinistens hytt krossade liksom ett flertal lampglas ombord. Två flänsar spräckta till huvudångrören för maskin. Arbetare från Messrs. A.Proud,west Side Tyne Dock, har reparera skadorna den 11-12.4.41 TyneDock 14.4.41

[signature] W.Larsen A.Markegård
1e styrman 2e styrman Befh

Survey Report

Avgångstiden fördröjd från 10.4 p.m till 15.4 kl 19. Rep.kostat £ 17.15

Gjutjärnsfoten till maskintelegrafen avbruten, styrkompassen kastats ut sin upphängning och skadats, kaptens badrumsdörr fastklämd etc.
Div ångrör spräckts i flänsarna, och reparation av dessa i South Shield 9.8.41 ff kostade £ 210.

B

Egna noteringar 116 plan i nattraid mot Tyneside

Mergus hade den 2.4.41 fått bombskadorna från East India Dock,London till största delen reparerade då hon råkade ut för en tysk nattraid mot dockorna och insdustrierna mellan Tynemouth och South Shields som pågick från 23.20 ons 9.4 till 04.26 tors 10.4. 116 plan hade nått målområdet och fällde 152 ton bomber och 50288 brandbomber. Andra tyska bombförband riktade samma natt en stor brandbombsraid mot Birmingham med 237 plan som förstörde stora delar av stadens centrum med bl.a två stora gasverk och 2 centrala järnvägsstationer. De jättelika bränderna omvandlade Birminghams centrum till en ruinöken. Raiden mot Tyneside omfattade ett vidsträckt område.Bomber föll över Tynemouth, Wallsend och Whitley Bay på flodens norra sida och över South Shields,Jarrow, Gateshead, Hebburn, Bolden och Sunderland på södra sidan. Stora bränder även i Newcastle. Bomber även över Hull och Lowestoft,över Bristol/Avon mouth, Holyhead och Ramsgate. Minfällning längs kusterna. Luftvärnet kring Tyne sköt under natten bort 3133 granater. Tyska förluster 12 pla och 4 skadade i luftstrider.

Historik

Se Mergus 19.3.41

Övriga krigshaverier: 2.11.40,19.3.41,24.11.44, 29.3.45

VENEZUELA 10.4.4I

LEJDFARTYG UTSATT FÖR TYSKT FLYGANFALL PÅ UTRESAN - 2 MAN SÅRADES.

UD.p.M

På utresan mot Rio de Janeiro blev Venezuela tors 10.4.4I på lat.N 62 00´-long E 02 30´anfallet av ett tyskt bombplan som fällde 7 bomber, varav en givk ner i styrmaskinsrummet akter utan att explodera, och de övriga explo-derade på utsidan och utsatte fartyget för kraftiga vibrationer som skadade motorbäddarna så att fartygets fart för resten av resan reducerades. Planet besköt dessutom Venezuela med kulsprutor varvid 2 man av besättningen lätt sårades. Dagsljus med god sikt rådde vid tillfället. Fre II.4 anlände Vene-zuela till Färöarna där de båda sårade fick behandling av läkare varefter d ombordtogos före fartygets avgång natten till mån I4.4. Dessutom embarkerade 8 finska passagerare som överlevt sänkningen av Carolina Thordén. 4 av dess var barn. Venezuela avhördes sista gången tors I7.4 per radio och är sedan dess spårlöst försvunnet.

((För detaljer om angreppet se Venezuela I7.4.4I))

Telegram till UD från Londonbeskickningen I2.4.4I

Amiralitetet uppger att ms Venezuela den I0.4 kl 8.I5 vid en punkt 62 N - 2 30´W utsattes för bombfällning från ett 4-motorigt tyskt bombplan. Sex bomber fälldes varav en träffade fartygets akter utan att explodera. Övriga 5 bomber föllo ej närmare än 150´(45 meter). Fartyget utsattes även för maskingevärseld men ingen skadades och fartyget erhöll blott lätta skador. Kaptenen har uppgivit att neutralitetsmärkena voro tydligt urskiljbara och svenska flaggan hissad. Kaptenen hemställer att kraftig protest avgives. Far tyget kommer sannolikt att fortsätta resan till Rio från Färöarna på afton den I2.4

Handbrev från envoyen A.Richert, Berlin, I5.4 till utrikesrådet Gunnar Hägglöf, UD. Sthlm.

I anledning av gårdagens telefonsamtal med departementet satte sig von Post igår eftermiddag i förbindelse med envoyén Leitner, meddelade honom vad som inträffat med Venezuela och Kexholm, hemställde enträget att de Tyska strid krafterna inklusive luftstridskrafterna måtte respektera den intill I6.4 gällande överenskommelsen beträffande Göteborgstrafiken och framhöll särski betydelsen av att de nu närmast väntade fartygen Ecuador, Klipparen och gull maren måtte obehindrat kunna passera. Herr Leitner omedelbart gått i förfat ning att införskaffa närmare upplysningar om fallen Venezuela och Kexholm. Jag uppsökte åter envoyén Leitner idag på morgonen och överlämnade en upp-teckning. Beträffande ms Kexholm hade envoyén Leitner erhållit meddelande att fartyget vid tillfället hade varit anslutet till en fientlig konvoj och hade åtföljts av en engelsk kanonbåt som med sina luftvärnskanoner beskjuti det tyska planet. MS Kexholm hade därvid påträffats vid en punkt ungefär I3

VENEZUELA I0.4.4I

sjömil NW Hebridernas nordspets. Vad Venezuela beträffade hade inte heller detta fartyg befunnit sig oå den avtalade kurslinjen, utan I80 sjömil NW om Shetlandsöarna. Envoyén Leitner framhöll den utomordentliga vikten av att de svenska fartygen i Göteborgstrafiken noggrannt måtte följa avtalad kurs, att de måste undvika att gå i konvoj och att de måste ställa sig de övriga villkor till efterrättelse som här uppställts. Han beklagade livligt det som hänt.

UD H I376

Ch.telegram London till UD,avsänt I2.4 kl I7.30

(Ankom UD I3.4 kl I2) 786 enligt meddelande Admiralty utsattes johnsonbaaten venezuela I0.4 kl QIIVAoQ vid punkt nord 62 gr.W 2 gr. 30 minuter foer bombanfall fraan tyskt fyrmotorigt bombplan varvid 6 bomber fälldes en traeffade fartygets akter men exploderade icke av fem oevriga ingen naer-re aen QAEJQ fot zz aeven maskingevaerseld men ingen skadad zz fartyget blott laetta skador kaptene uppgivit fartygets nationalitetsmaerken tyd-ligt urskiljbara svenska flaggan hissad zz Venezuela avser fortsaetta resan fraan Faeröearna till Rio tolfte april paa kvaellen zz kaptenen hemstaeller kraftig protest = Swedish minister.

Ch.telegram UD till Berlinbeskickningen I4.4

--Någon publicitet Venezuela för närvarande ej planerad.Beträffande Kex-holm publiceras endast krigsförlisning och att besättningen räddats utan kommentarer.Fallet Kexholm måste först närmare utredas innan det eventuellt göres föremål för ytterligare åtgärd. Vi fullt på det klara med icke genom publicitet prejudicera läget utevarande fartyg eller framtida trafik = = Cabinet

Ch.telegram UD till London I5.4

785 Allvarlig gensaga framförd Berlin anledning Venezuela.Från tysk sida påstås att fartyget anträffats icke på av eder angiven punkt utan c;a I80 sjömil NW Shetland ---- Cabinet

Ch.telegram UD till Legation Suède ,Rio de Janeiro I8.4

Telegrafera utdrag skeppsdagboken Venezuela rörande incidenten I0 april= = Cabinet.

Ch.telegram Londonbeskickningen till UD I8.4

8I0 uppgiften Venezuelas position vid anfallet vaart QGHFQ aer grundad paa utsago av fartygets kapten = Sw. minister.

Brev från Ecuadors befh till rederiet I4.4.4I

(Red AB Nordstjernan den I8.4.4I till byråchef Nils Ståhle,UD, översänt avskrift av ett brev från Ecuadors befh, vilken på Färöarna sammanträffat med kapten Salomonsson på ms Venezuela, och därvid fått i brevet refererade

VENEZUELA I0.4.4I

upplysningar angående bombangreppet mot Venezuela den I0.4)

M.S.Ecuador Ombord I4.4.4I

Red.AB Nordstjernan
Stockholm.

Ett par timmar efter ankringen å inspektionsplatsenå kom kapten Salomonss ombord på ett oar minuter och bad mig meddela rederiet ungefär följande; Å lat N 62 00′- Long W. 02 30′blev fartyget bombat av ett tyskt plan som släppte 7 stora bomber - vägande c;a 250 kg stycket - varav endast den första träffade och gick rätt genom däcket ner i styrmaskinsrummet, dock utan att explodera, och ingen skada uppstod å några vitala delar.De öv ri 6 bomberna föllo i närheten av fartyget,vilket förorsakade starka vibrationer i fartyget. Maskinbäddarna skakades delvis loss . Omöjligt att efteråt köra med full fart, men med c;a I3 knop gick det rätt bra. Länsrören i akterpiken, 7ans tank och vingtankar sprungo läck och spisen skakades sönder, men går dock att använda ena halvan av den. Länsrören hade reparerats ombord. Utom bomberna besköto de hela tiden fartyget med maskingevär varvid rätt mycket skador uppstodo å midskeppsintedningens hytter o.a samt livbåtarna.(Jag såg att hon hade 4 trälämmar för fönstren å förkant av verandan och en å salongsfönstet.) Penteribiträdet Klinteberg fick en kula i armen och togs iland till Thorshavn men återkom ombord före fartygets avgång.Hur stor skadan var kunde man då ej säga. Köksbiträdet fick en splinter i pannan, dock ej farligt. För övrigt blev ingen av den övriga besättningen skadad. Allt hände på dagen och i fint väder. Kapten Salomonsson sade att det möjligen kunde ha varit ett misstag men betvivlade detta skarpt. Han sade sig ej vilja telegrafera till rederiet för risk att tyskarna skulle uppsnappa meddelandet och ville att de skulle vara av den uppfattningen att Venezuela blivit allvarligt skadad. På kvällen hade Venezuela vattenbåt långs sidan och hon avgick från inspektionsplatsen vid midnatt den I4de.

Högaktningsfullt
Oscar Gedda

Byråchef Nils Ståhle,UD, den 24.4 i Berlin haft samtal

på Auswärtiges Amt med Geheimerat Rüter och därvid på tal om flygattacken mot Venezuela fastslagit att fartyget befunnit sig på den av Tyska vederbörande anbefallda kursen och att skadeståndskrav eventuellt komme att framföras.Rüter upplyst att fallet ånyo skulle prövas och erinrat om att Tyska vederbörande icke övertagit någon garanti för fartygets färd.

I övrigt se Venezuela I7.4.4I.

SKNEIII 200

KRONPRINSESSAN MARGARETA II.4.4I

RUM 2 UTBRÄNT OCH VATTENFYLLT UNDER BRANDBOMBSRAID MOT PORTISHEAD.

Journalutdrag

Ons 9.4.4I kl II f.m börjat lossa vid kaj i Portishead Dock, nära Bristol med BB-sidan mot kajen. Djupg vid ankomsten kl 07 F I2´5´´ - A I4´9,5´´

Fre II.4 kl I7 slutat lossa för dagen. Fartygets medeldjupg var då I2´4´´ Den last som återstod att lossa i lucka I-3 utgjordes av 8806 förpackningar honung, 436 timmerstockar, 376 balar träspånskivor (pulp board), II7 rullar omslagspapper och II4 tunnor vaxavfall (wax tailings).- Kl 22.I0 under en bombraid föll flera brandbomber ombord och de flesta släcktes av de 2 nattvakterna från land, men en bomb slog ner i lucka 2 och antände partiet med 252 ton papper. Trots att en slangledning genast sattes in och elden begränsades till förliga delen av luckan, visade de sig på grund av den intensiva kvävande röken omöjligt att släcka branden Kl 22.30 började man vattenfylla rummet genom rännstenarna. Kl 23.I5 sat brandkåren in 2 slangar från motorpumpar på kajen. Slangarna sattes in genom ventilatorerna till förliga delen av rum 2. Hela tiden under detta arbete fortsatte bombningen, brandbomber forsatte att regna ner och luftvärnselden var kraftig.

Lör I2.4 kl OI.I5 förtöjde en flytande eldsläckningspump (fire float) läng STB-sidan och drog slang ombord. Kl 02.I5 fått ytterligare 2 slangar frå land. Börjat länsa STB tank nr 3 för att minska den växande slagsidan STB. Senare länsat nr 2 barlasttank STB som var tom kl 03.30. Kl 07.20 krängde farrtyget över från STB till BB slagsida och blev liggande med I0° BB slagsidan in mot kajen. Elden släckt kl 08 så när som på några f pyrande rullar i lucka 2. Börjat länspumpa rum 2. Djupg F II´I0´´-A I5´6´ 2´9´´ vatten i rum I STB rännsten, 4´5´´ på BB-sidan, I2´vatten i Rum 2 B rännsten och 4´5´´ i detta rums STB rännsten, 6´8´´ respektive 2´7´´ i BB & STB rännstenar i rum 3. Besättningen hållit på att lämpa pappersbalar och eftersläcka kl 08- I0.30. Garneringen i rum 2 och 3 helt flutit up Vatten från shelterdäck runnit ner i Ians mellandäck. Kl I5.30 börjat fylla tank3 STB och senare tank 2 STB. Mr Machen från assuransen varit ombord. Kl I8 Tank 2 fylld. Slagsidan nästan helt hävd. Fortsatt länspumpning av rummet. Medeldjupg I3´, djup vid kajen 36´

Sön I3.4 Kl I0-II besättningen lämpat pappersrullar för att komma åt några ännu rykande rullar. Kl I0,30 avslutat länsningen av rännstenaren.

Tis I5.4 Ingen rök längre, allt pyrande papper släckt. Förhalat 07.30 till dockans andra sida och lossat kl 08-I7.

Ons I6.4 Lossat 08.I7. Mr Machon besiktigat skadorna i Rum I underrum. Skotte till Rum 2 bucklat av hettan.

Tors I7.4 Kl 08 fortsatt lossa med ett gäng medan 3 gäng röjer upp och gör rent i rummen. Kl I6.35 all last utlossad.

KRONPRINSESSAN MARGARETA II.4.4I

Fre I8.4 börjat lasta porslinslera (kaolin) i Bulk i Lucka I & 5.Besättningen och 23 extra man från land syęselsätta med att göra rent i de andra rummen till kl I9.

Lör I9.4 23 extra man från land sysselsatta med att lossa bråte från 2ans underrum.Mr Machon på e.m besiktigat skadorna. Flera däcksbalkar i 2ans underrum krökts av hettan, samma skador på förliga skottet.4 spant om BB närmast förliga skottet lätt skadade. I4 däcksplåtar mer eller mindre bucklade i 2ans mellandäck vid luckans förkant. Övre däck inbucklat på ngr ställen där brandbomber landat. En bomb fallit genom och skadat maskin skylightet.

Sön 20.4 Fortsatt lastning kl 08-I7 i lucka I & 4. Besättningen och 23 extra män sysselsätta med att sätta fast garneringen provisoriskt i durken i rum 2. Måst använda fartygets dunnage i brist på virke.Detta arbete fortsatt 2I.4 i 3ans underrum. Fortsatt lasta. Fått sjövärdighetsbevis genom Lloyds ombud mr Brooke-Smith på e.m

Portishead 22.4.4I

K.B.Blom Svend Erik Buhré Axel Holmström
Ie styrman 2e styrman Befh

((Bombningen inträffade på fartygets första resa efter reparation av skadorna hon fick vid kollisionen den 16.I2.40))

Adjustment of General Average.

Här framgår att fartyget fick svåra kollisionsskador den I6.I2.40 i Belfast Lough (Se detta datum).Hon måste lossa större delen av lasten i Belfast för attx möjliggöra reparation.En del avlastare tog hand om sina varupartier igen, resten inlastades och fartyget avgick från Belfast den 2.4.4I

Skador och assurans.

Rederiet skrev till SKN I5.4.4I att de fått ett telegram från Londonagenten, daterat I2.4; " Regret advise Holmström sustained some damage by enemy action. Understand nor serious.Investigating extent reverting soonest." Av lasten förstördes 78 rullar papper av eld, II rullar skadade av eld, 4I5 rullar vattenskadade. 5% av garneringen i rum 2 förstörd av eld och 95% av vatten.

Rederiet skrev 22.I.44 till SKN att plåtskadorna ännu inte reparerats och att det är ovisst när en sådan reparation kan utföras.

Rederiet insänt generalräkning till SKN 3.I2.43 på £ 467.I8.I

SKN betalat kr 6243;49 den 3.3.44

Den 25.9.46 insände rederiet ny generalräkning på 2980I;35 för den slutliga reparationan av plåtskadorna o.a kvarstående skador som utförts

KRONPRINSESSAN MARGARETA II.4.4I

dels 1945 vid Maryland Drydock Co och dels 1946 vid Götaverken.

==

T.Fredh; Utanför spärren (198I)

Styrman Carl J.Hansson, Malmö, berättar;

"Oj, vad båten såg ut sedan tyskarna släppt I7 brandbomber när vi låg i Portishead vid Bristolkanalen för att lossa papper från Kanada: Totalt fälldes 3000 brandbomber över Portishead. Släckningsarbetet gjorde att båten nästan sjönk. Pappersrullarna löstes upp och båten skadades av bränder. Hon gick att länspumpa men allt pappret i rummen hade löst upp sig och svällt. " (Hansson var sedan i ms Canada och gjorde en resa till Basra i Indien med tanks och styckegods. Befh i 2 år på Kronprinsessan Margareta var Einar Arvidsson från Hälleviksstrand. Kronprinsessan Margareta hörde till de båtar som klarade sig igenom konvojerna utan att skadas eller råka ut för allvarligare tillbud.)

==

Historik.

Se I6.I2. 40

(Ingen sjöförklaring avgiven, ingen crew list)

==

Egna noteringar 5228 brandbomber över Portishead

Kl 22.IO freII.4 till 02.25 lör I2.4 fällde I6 plan I2 ton bomber och 5228 brandbomber över dockorna i Portishead. 98 plan fällde samtidigt I33 ton sprängbomber och 20.000 brandbomber över Bristol och 38 plan fällde 48 ton plus 9644 brandbomber över Avonmou 4plan gick förlorade. Bomber även över Bath, Yeovil,Frome, Plymouth,Cardiff och Southampton, och minor fälldes över Bristolkanalen och utanför Milford Haven.

KEXHOLM 12.4.41

LEJDFARTYG PÅ VÄG IN TILL KIRKWALL FÖR KONTROLL ANFALLITS MED BOMBER OCH KULSPRUTEELD AV TYSK BOMBPLAN, BRÄCKTS ITU AV BOMBEXPLOSIONER TÄTT INTILL SIDAN OCH SJUNKIT MED VÄRDEFULL LAST FRÅN BUENOS AIRES. BESÄTTNINGEN, 29 MAN, BÄRGATS AV VAKTFARTYGET " CAPE PORTLAND" .

KEXHOLM 12.4.41 HEMLIG

Rapport

Avgick Buenos Aires kl 09 tis 18.3.41 destinerad till Göteborg. Rumslast av 4840 ton majs och 1000 ton foderkakor för Svenska statens Reservförrådsnämnd. Djupg F. 23'6"- A. 24'9". 29 ombv. De två livbåtarna utsvängda,en flotte på fördäck, en på akterdäck. Föreskriva nationalitetsmärken. Navicert för fartyg och last erhållits av Engelska legationen för resan till Göteborg. Alla tider lokal tid ombord.

Lör 5.4 kl 08 anlöpt Horta,Fayal, på Azorerna,enligt telegrafiska order från rederiet.På e.m. fått telegram att fortsätta resan.Avgick kl 18.40 och fortsatte resan efter tidigare erhållna direktiv i nordlig och ostlig riktning.

Fre 11.4 kl 11.48 på N.62 0'- W.14 0'stoppatts av ett engelskt vaktfartyg och fått order anlöpa Skopenfjord på Färöarna och att hålla noggrann utkik efter minor. Satt full fart ~~med kurs på Färöarna kl 17.55 prejats av ett annat bevakningsfartyg~~ kl 12,09 .Då Skopenfjord inte fanns angivet i sjökortet slagit stopp i maskin kl 12.19 och signalerat till vaktfartyget: "Jag har inget sjökort över Färöarna." Vaktfartyget svarat:" Follow me." Slagit full fart kl 12.45, kurs 090. Kl 13.55 då vaktfartyget lämnat Kexholm för att kontrollera ett västgående fartyg stoppades Kexholm av ett annat bevakningsfartyg för kontroll. Under tiden återkom det första vaktfartyget och utväxlade signaler med det prejande fartyget innan det signalerade till Kexholm:"Follow me." Kexholm kl 14.30 fortsatt efter vaktfartyget med varierande farter. Kl 17.55 ändrade vaktfartyget kurs och signalerade att det fått order ta in Kexholm till Kirkwall.Slagit stopp i maskin och signalerat att Kexholm enligt order från Svenska regeringen inte hade tillåtelse att angöra Kirkwall och att fartyget fått fri lejd för resan till Göteborg. Vaktfartyget signalerad nu att om inte Kexholm följde med frivilligt skulle prismanskap, kanoner o.a.åtgärder användas och en begäran från Kexholms befh att ta radiokontakt med svenska myndigheter avslogs kategoriskt. Kursen satts 141°. Kex holm inte haft något val utan slagit framåt i maskin kl 18.28 och följt efter. vaktfartyget som gick 3 båtlängder föröver. - Lör 12.4 kl 09.07 fått order att stoppa medan vaktfartyget besköt och sprängde en drivande mina. Fortsatt 09.15. Åter stopp 09.53. Fortsatt efter sprängning av en drivmina. Vind SW 4-5, klar sikt. Kl 10.20 på lat N 59 50'- W 8 22', befh och 2e styrman samt utkik på bryggan anfölls Kexholm av ett tyskt bombplan som på låg höjdebestök fartyget med intensiv eld från kulsprutor och automatkanoner och fällde flera grovkalibriga bomber som exploderade i vattnet på båda sidor om fartyget som lyftes och bröts midskepps. Tusentals kulor genomborrade brygga,däckshus,skorsten, hytter, det el. ljuset slocknade omedelbart och maskin stoppade. kl 10.22 Från

KEXHOLM 12.4.41

vaktfartyget sköts lv-eld mot det angripande planet. De ombordvarande sökt skydd var de kunnat genom att kasta sig ner och krypa ihop i hörn och under skyddande föremål. Planet återkom i ett andra anfall och fällde fler bomber som föll i vattnet intill fartyget, lyfte det och skakade det våldsamt. Enorma vattenuppkast spolat över däcken. Kulor slagit ner i maskinrummet genom maskinskylightet. Efter detta anfall beordrade befh alla i livbåtarna som genast firades. Innan de hunnit bemannas anföll planet en tredje gång och de ombordvarande sökte skydd mot kulspruteelden som smattrade över däcken. Vid bombexplosionerna hade 3ans lucka sprängts upp och fartyget brutits på mitten så att vattnet hastigt steg i maskinrummet.. Planet riktade sin eld särskilt mot en av livbåtarna. Planet avlägsnade sig sedan och kl 10.30 rodde livbåtarna iväg från fartyget. 9 man var kvar ombord. 6 av dem försökte sjösätta arbetsbåten men den kapsejsade vid firningen och alla kom i vattnet. De togs simmande upp av befh båt. De övriga 3 som tagit sin tillflykt till en av flottarna togs även de upp av befh båt kl 11.30. Motorman Hugo Johansson fått ett skottsår i högra låret nära höften och blödde starkt, lättmatros Arvid Bladh träffats i ansiktet av splitter och ytterligare 5 man fått yttre och inre skador vid lämnandet av fartyget och senare i vattnet. Dessa var Ie styrman John Lundberg, Ie Maskinist Sven Kullvik, Jungman Ernst Selahn och jungman Sven Alvar Karlsson samt Ie kocken Gösta Börjesson. Kl 11.50 försvann Kexholm i djupet. Kl 12.20 hade vaktfartyget tagit upp alla från livbåtarna. Fartygets namn var " Cape Portland". Söndag morgon 13.4 kom Cape Portland in till Kirkwall där de skadade fördes till sjukhus och konsuln tog hand om de övriga. Alla handlingar förlorades. Ett under att inte många dödats eller blivit svårt lemlästade.

Sjöförhör sön 19.4.41 vicekonsulatet Newcastleo/Tyne

Samtliga närvarande uppmanats att med hänsyn till utomstående bevara strängaste tystlåtenhet rörande uppgifter och meddelanden som lämnats under sjöförhöret.

Befh Nils Johansson: Hänvisat till inlämnad rapport. Befh var på bryggan, lättmatros Arvid Bladh stått till rors, utkiken på backen då planet , som ingen sett förrän kulorna började vina, öppnade eld från c:a 50 meters höjd (150′) kl 10.20 och beströk fartyget i längdriktningen akterifrån mot fören. Inget skydd kring brygghuset. Stopp slagits till maskin 10.22. De 9 som blev kvar ombord när båtarna lämnade hade måst söka skydd mot beskjutningen. Det tyska konsulatet i Buenos Aires lämnat ett skriftligt tillstånd för Kexholms resa till Göteborg, gällande till och med den 30.4. -Ett klart åtsidosättande av navicertbestämmelserna att det engelska vaktfartyget beordrat in

HEMLIG

KEXHOLM 12.4.41

Kexholm till Kirkwall. Kexholm hade nationalitetsmärken målade på utsidan , bogar och låringar. Midskepps på båda sidor stora Svenska flaggo målade samt "Kexholm - Sverige" med stora vita bokstäver på det svarta skrovet. På Ians och 5ans luckpresenningar var svenska flaggans färger målade och väl synliga från luften.Dessutom var en plåt med målad sv. flagga uppställd på poophustaket och en ny 8'stir flagga vajade från flaggspelet akter. - Motorman Johansson kvar på sjukhus i Kirkwall.

Ie styrman John Lundberg: Vaktfartyget signalerat att Kexholm skulle tas in till Kirkwall. Vi signalerade tillbaka att Svenska regeringen inte tillät detta. Det signalerades då tillbaka att en prisbesättning skulle sättas ombord och andra åtgärder vidtagas om inte Kexholm frivilligt följde med. Inga trådlösa meddelande fick sändas.

2e Styrman Axel Spendrup: Vakthavande på bryggan, Då planet anföll hade maskin stoppats nästan omedelbart, så vitt jag vet på befh order. Efteråt såg jag att maskintelegrafen stod på stopp. Tydligt sett planet nationalitetsmärken, ett rakt svart och vitt kors. Planer hade beskjutit STB båt med kulsprutor då den kommit c:a 350.meter från fartyget (Tre fartygslängder).

Chiefen Gösta Hall: Vid första anfallet skyndat från sin hytt ner i maskir Då jag kom ner hade redan maskinassistenten stoppat maskinen. Ljuset slocknat vid den första bombexplosionen tätt intill fartyget och kulor slagit igenom maskinskylightet vid det andra anfallet. Sista manövern före stopp hade utförts kl 10.18 f.m. Alla i maskin begivit sig upp på däck.

Maskinassistent Johan Olsson: Stoppat maskin samtidigt som telegrafen ringc stopp. Då första anfallet var över begvit sig upp till däck. Då kom det andra anfallet. Sökt skydd.

Matros Einar Mellgren: Stått utkik på backen. Såg inte planet förrän det öppnat eld och kom dånande tätt över masttopparna.Sökt skydd bakom ankarspelet.Planet kom in för ett nytt anfall och jag sökte åter skydc Vid det tredja anfallet var jag på båtdäck och STB båt hade just sjösatts. Vi som firat måste söka skydd mot beskjutningen.Senare blev jag upptagen av STB livbåt.

Lättmatros Arvid Bladh: Rorsman. Såg inte planet förrän kulsprutorna började smattra. Det kom in på c:a 70 meters höjd och fällde bomber. Efter det andra anfellet beordrade befh alla i båtarna. Jag tillhörde BB båt men kom inte med i denna eftersom jag måste ta skydd vid det 3dje anfallet Bärgades simmande av STB båt. Ombord i denna på c:a 250 meters avstånd från Kexholm blev vi direkt beskjutna av planet.

KEXHOLM 12.4.41

Knapphändiga informationer

UD meddelade den 15.4.41 skriftligt KK att genom S von Euler, Byrån för Arvs -och ersättningsärenden, att Kexholm till följd av krigsåtgärd sjunkit nära Engelska kusten och att alla ombv landsatts i en nordengelsk hamn Em man erhållit lättare skdor. - Den 26.4 skrev rederiet till KK att Kexholm enligt vad man erfarit krigsförlist den 12 ds.

CREWLIST (Kompletterad SKN)

Befh Nils Hjalmar Kornelius Johnsson, Arild, f-86 (Sedan i rejan 1937, befh 1915)
Ie styrman John Erik Lundberg, Köpmansgatan 13, Gtbg, 25.12.97 Mörrum (-37)
2e styrman Axel Wilhelm Spendrup, Söderbärke, f- 92 (-39) → (Fi Blankaholm 18892)
3e styrman John Arne Nilsson, Edshultshall, -
Chief Gösta Emanuel Hall, Kristianstadsgatan 28A, Malmö, f -01 (-39)
Ie maskinist Sven August Sune Kullvik, Jonstorp, 30.7.10 Jonstorp
3e maskinist Frithiof Möller Gabrielsen, Bosatt i Glasgow, norrman
Maskinassistent Johan Ferdinand Olsson, Göteborg, f- 05 (Mars 40)
Ie motorman Gustaf R.Lindgren,
Ie motorman Holger I.Johansson, Strömstad, 20.8.11 Hogdal
Ie motorman John Ove Andersson, -
2e motorman Gunnar K.Olsson, -
2e motorman Birger Evald Plato
2e motorman Knut J.Knutsson -
Timmerman Karl Johannes Johansson, Nösund -
Båtsman Paul Oscar Holmström (Finsk)
Matros Einar Theodor Mellgren, Töllås, Kleva, Orust, f-97 (5.2.41)
Matros Karl E.Karlsson -
Matros Otto E.Andersson, Norra Ringgatan 3, Trellebrog
Lättmatros Göte A.Andersson, Trelleborg -
Lättmatros Arvid Karl Wilhelm Bladh, Tärnö, Karlshamn, 11.5.20 Karlshamn (6.2.
Lättmatros John R Bengtsson, Tranås (Kvarligger sjukhus i Kirkwalll 28.4.41)
Jungman Ernst Rune ~~Samuel~~ Emanuel Selahn, Gränsgatan 44, Sundsvall, 21.9.23 Hässjö
Hem 17 10 41 per NNG i GBG (På NNG 28.3 40 110 S) vnl
Jungman Hugo A.Johansson -
Jungman Sven Alvar Karlsson, Näsby, 1.10.21 Näsby
Stuert Gösta K.A.Nilsson -
Ie kock Gösta B.Börjesson, Göteborg, 17.2.07 Göteborg
2e kock Nils O.Johansson -
Mässuppassare Rune V.Olsson -

UD H-1376, Allmänt Göteborgstrafiken

När Kexholm anlänt till Göteborg skulle Vasaholm löpt ut som utbytesbåt.

KEXHOLM 12.4.41

ORO I REGERINGEN FÖR ATT ÄVENTYRA GTBG-TRAFIKEN
genom att irritera Berlin.

Ingen publicitet.

Ch.telegram UD 14.4.41 till Beskickningen i Berlin

---Någon publicitet Venezuela f.n. ej planerad. Beträffande Kexholm publiceras endasr krigsförlisning och att besättningen räddats, utan kommentarer. Fallet Kexholm måste först närmare utredas ,innan det ev.göres föremål ytterligare åtgärd. Vi fullt på det klara icke genom publicitet prejudicera läget utevarande fartyg eller framtida trafik = Cabinet

Ch.telegram UD från London 13.4.41 kl 11.27 (Ank. kl 18)

335 Amiralitetet meddelar Kexholm naera engelska kusten utsatt bombning tyskt plan och sjunkit stop besaettningen raeddad men tvv man saarade detaljer senare = Sw. minister

(UD meddelat detta till TT i telefon 14.4 eft. samråd med red.)

Ch.telegram UD till Sv. minister i London 15.4.14

Efter vad som inträffat Kexholm Venezuela med flera är man här naturligtvis mycket orolig för besättningar fartyg last stop tyska säkerhetsgarantier mot anfall kunna ej erhållas därest routen lägges genom skopenfjord Om vi därför för trafikens fortsatta upprätthållande ha att välja mellan att sänkas av tyskarna eller införas till kontrollhamn av engelsmännen måste vi föredraga det senare alternativet. Då emellertid även detta är förenat med uppenbar risk, jämför den tyska versionen Kexholm vårt ch. 785 (se nedan),synes det meningslöst att utsätta fartyg besättningar härför. Vi hemställa därför ännu en gång att Glimmaren som ligger avgångsklar medgives avgå på förut föreslagna betingelser och att Gullmaren får lämna Färöarna omedelbart = Ministery Foreign Affairs

Ch.telegram UD till Sv.ministern i London 15.4.41

785 Allvarlig gensaga framförd Berlin angående Venezuela. Från tysk sida påstås att fartyget anträffats icke på av eder angiven kurs utan c:a 180 sjömil NW Shetland stop beträffande Kexholm meddelas från tysk sida att fartyget anträffats utanför kursen c:a 130 sjömil NW Hebridernas nordspets i konvojskydd brittisk kanonbåt. Därest detta riktigt torde ni begära förklaring under framhållande det allvarliga i att Göteborgsfartygens särställning och därigen säkerhet riskeras genom ingripanden av påstådd natur.Ni bör förbehålla eder rätt återkomma därest förebragt utredning därtill föranleder =Ministry Foreign Affairs

Brev från envoyen Richert,Berlin,15.4., till Utrikesrådet Hägglö

I anledning av gårdagens telefonsamtal med UD satte sig von Post igår em

KEXHOLM 12.4.41

i förbindelse med envoyén Leitner, meddelade honom vad som inträffat med Kexholm och Venezuela, hemställde enträget att de tyska stridskrafterna inkl .luftstridskrafterna måtte respektera den intill den 16.4 gällande överenskommelsen beträffande Göteborgstrafiken och framhöll särskilt betydelsen av att de nu närmast väntade fartygen Ecuador,Klipparen och Gullmaren måtte obehindrat kunna passera. Herr Leitner omedelbart gått i författning om att införskaffa närmare upplysningar om fallen Kexholm och Venezuela.Jag uppsökte åter envoyén Leitner idag på morgonen och över lämnade en uppteckning. Beträffande ms Kexholm hade envoyén Leitner erhållit meddelande att fartyget vid tillfället hade varit anslutet till en fientlig komvoj och åtföljts av en engelsk kanonbåt som med sina LV-kananoer beskjutit det tyska planet. MS Kexholm hade därvid anträffats vid en punkt ungefär 130 sjömil NW Hebridernas nordspets. VAd Venezuela beträffar hade inte heller detta fartyg befunnit sig på den avtalade kurslinjen utan 180 sjömil NW om Shetlandsöarna. Envoyén Leitner framhöll den utomordentliga vikten av att de svenska fartygen i Gtbg-trafiken noggrant måtte följa avtalad kurs, att de måste undvika att gå i konvoj och att de måtte ställa sig de övriga villkor i efterrättelse som här uppställts. Han beklagade livligt det som hänt.

Ch.telegram Londonbeskickningen till UD 18.4.kl 1.10

810 Brittiska vederboerande bekraefta Kexholm vid angreppet aatfoeljdes av engelsk patrullbaat vilket emellertid skett av den anledningen att fartygset befunnit sig laangt ur foereskriven kurs och vaegrat aatlyda uppmaning bege sig till Skopenfjord zz vi ha anmodat kaptenen som nu aer i newcastle hitresa foer verifiering varefter vi aaterkomma = Sw Minister

PM 17.4.41 till UD från marinattachén Forshell,Berlin

Strängt förtroligt ...Leiter der Attachégruppe , Kapitän Besthorn, på morgonen den 16.4 sagt mig följande: OKM och Seekriegsleitung konstatera med beklagande att fullständiga uppgifter om de sv. Gtbg-fartygens kurs tidigare ej lämnats.Man hade ej fått känndom om att de svenska fartygen gjorde uppehåll vid Färöarna. Hur det i själva verket tillgått hade man erfarit genom telegram som växlats mellan de sv. fartygen och deras redare. Fartyg ha bevisligen, trots tysk varning, gått i konvoj och då utsatts för angrepp. Dettaafinge vi skylla oss själva för. De tyska positionsuppgifterna är o baserade på krysspejling från landstationer Inför tyska myndigheter ha vi förklarat att fartygen skola segla ensamma. Kanske ville vi nu säga att fartygen tvingats in i komvojerna? Varför ha vi i så fall ej protesterat i London, och om protesterna ej lett till resultat, stoppat fartyg på väg? Man kunde ej avtala enskild färd med

KEXHOLM 12.4.41

med tyskarna och acceptera konvojer från engelskt håll. Herr Besthorn lät förstå,att man här anser, att de svenska förhandlarna icke spela rent spel i denna fråga. Det sätt varpå man å Svensk sida till en början förtigit det svenska anlöpandet av Färöarna, och först sedan tyskarna proklamerat den nya blockadzonen (26.3) , i vaga ordalag talat om "avräkningsstället" därstädes, och det sätt varpå vissa fartyg seglat ,hade rubbat förtroendet från den tyska marinledningens sida, Detta vore en allvarlig sak, särskilt som samtidigt den nu allt hätskare svenska press dagligen tager ställning mot tyskland och dess politik. Besthorn ville öppet säga mig att han vore övertygad om att Sverige förr eller senare kommer att få skörda frukterna av sitt uppträdande i detta sammanhang.

Berlin 17.4.41
And. Forshell
Kommendörkapten

UD PM angående angreppen på ms Venezuela & ms Kexholm

På förfrågan av UD meddelar beskickningen i London genom telegram 18.4 följande: Den uppgift som lämnats rörande ms Venezuelas position vid tidpunkten för det tyska flyganfallet grundade sig på utsago av fartyget befh. Beträffande det från tysk sida gjorda påståendet att ms Kexholm vid sänkningstillfället varit åtföljt av en brittisk patrullbåt,har dett bekräftats av brittiska vederbörande. Anledningen härtill har uppgivits vara att Kexholm påträffats långt ur den från brittisk sida föreskrivna kursen samt vägrat åtlyda uppmaningen att ta vägen geonom Skopenfjorden. Beskickningen har lovat återkomma till saken så snart den fått tillfälle verifiera ovan nämnda påståenden genom förhör med Kexholms befh.

Stockholm 19.4.41

Ch.telegram Londonbeskcikningen till UD 22.4 kl 20.45

(Ankom 23.4 09.30) 836 Primo av undersökn. Kexholm v.810 framgår följ: Fartyget lämnade Bayres 18.3. sedan befh varit i kontakt med därvarande konsulat för erhållande av routeinstruktioner enligt ert 454.Efter besök på Azorerna 5.4 fortsatte fartyget samma dag för att enligt rederiets instrktioner uppsöka punkt N62-W 13. Den 11.4 då Kexholm nefann sig på N 62 -W 14 stoppades det av en engelsk patrullbåt som anmodade Kexholm att sätta kurs mot Skopenfjord.Då befh inte kunde återfinna Skopenfjord på tillgängligt sjökort signalerade han att han saknade sjökort över Färöarna. Patrullbåten uppmanade då Kexholm att följa efter densamma varpå kurs sattes mot Färöarna. Senare samma dah meddelade patrullbåten att instruktioner ingått att föra Kexholm till Kirkwall. Befh protesterade men förmåddes under hot om vidtagande av tvångsåtgärder låta Kexholm åtfölja

KEXHOLM 12.4.41

patrullbåten mot Kirkwall. Den 12.4 kl 10.20 anföll̈s Kexholm av ett tyskt bombplan och sjönk efter 90 minuter.Patrullbåten infördes besättn. till Kirkwall.Loggboken gick förlorad vid tillfället. Befh inlämnade formell protest genom sv.konsuln i Kirkwall mot det planerade införandet till Kirkwall. Secundo: Brittiska vederbörande motivera ordern att införa K. till Kirkwall därmed att det synts vara uppenbart att fartygetej haft för avsikt att passera FäröaIslands Channel med hänsyn dels till kursavvikning,dels och den omständigheten att befh sagt sig icke ha något sjökort över Färöarna. Befh har bekräftat att han icke ens hört talas om Skopenfjord före sammanträffandet med den Engelska patrullbåten. Vi ha underhand anmält missnöje med försöket att införa Kexholm till Kirkwall,men ifrågasätta,huruvida ytterligare åtgärder böra vidtagas,då onekligen olyckliga omständigheter givit engelsmännen anledning till misstankar beträffande Kexholms intentioner att i enlighet med gällande överenskommelse passera genom Färöarna, samt då en protest nu kanske skulle prejudicera utsikterna uppnå önskad modifikation överneskommelsen om Göteborgstrafiken edert 785 =Sv.Minister

Ståhle i Berlin medgivit "inte tyskarnas fel".

Byråchef Ståhle,UD, hade den 24.4.41 i Auswärtiges Amt i Berlin ett samtal om Göteborgstrafien med geheimerat Rüter. Ståhle konkluderade på tal om Kexholm att fartyget befunnit sig i ett av Engelska stridskrafter påtvingat läge av den art att fartygets sänkning inte kunde läggastyska vederbörande till last.

Ch.telegram Londonbeskickningen till UD 11.6.41 kl 20

1099 Finska Kastelholm förliste 3.6 vid N 63 7′-W.11 18′antagligen mina på loxodromkursen. Finska ss Fenix sänktes den 6.6. under eskort av engelsk patrullbåt på väg till Färöarna vid N. 61 45′-W.12 20′av tyskt bombplan.sto Finska Modesta och Wihna har påträffats utanför av engelsmännrn anvisad kurs och nyligen införts till Kirkwall =Sw.Charge D′affaires.

UDHP80c 3515 Livbåt bärgad

En jolle märkt Kexholm Göteborg blev tors 7.7.41 påträffad drivande i Hestöfjorden mellan Hestö och ~~Skomö på Färöarna~~ Strömö på Färöarna o inbärgades efter tämligen stort besvär av fiskaren Johannes Poulsen från Velbestad till Kirkebö där marinmyndigheterna tog hand om den. SKN 19.8.41 avstått från alla krav på den. (Måste ha varit Kexholms lilla arbetsbåt som kantrade under firningen)

Flotte bärgad

Wilsons skrev 8.10.41 till SKN att the Receiver of Wreck i Fleetwood tagit hand om en flotte från Kexholm som bärgats till havs av polska ss Puck,och att Receiver of Wreck i Leith mottagit "a jollyboat from Kexholm" som blivit

KEXHOLM 12.4.41

bärgad av fiskebåtarna Otto och Tambar från Suderö, Färöarna. De 13 fiskar förlorat en dags fiske på att bogsera in båten till Vaag på Suderö,varifrån den med ångare fördes till Leith.
Proveny till SKN blev 9 pund med avdrag gjort för bärgarlön 10 pund för jollen och Wilsons omkostnader.

SKN EVII vol 318 LASTEN

4800 ton La Plata majs varav 4398 ton i bulk och 442 ton i 7384 säckar.
1000 ton La Plata solrosexpeller (solroskakor) i 21437 säckar.

Lasten försäkrad för 1.280.665:- kr i Ocean.
SKN betalt 1.000.000:- 15.5.41 till Foderintressenternas Förening
SKN betalt 278.884:64 17.7.41 till -"- -"-

SKN EIII 200 Ett lik i lasten
Ombord på Kexholm fanns det kremerade stoftet av övermaskinisten G.A. Abrahamsson, som avlidit i Buenos Aires den 19.5.40. Även Abrahamssons tillhörigheter fanns med ombord.Inget tillfälle givits tidigare att få hem detta till änkan,som i ersättning för effekterna fick 1012:50 från SKN den 23.12.41

Effekter
Alla listor skrivna på tryckta formulär i Newcastle den 17-28.4.41
Befh tagit upp tillhörigheter för 5217:75, därbland en oljemålning av Krumlinde 350:-, 3 golvmattor 96:-, Grammofon och 45 plattor 109:-. Böcker 86:-, fotografier i ramar 79:-, 2 bordsklockor 34:-, fickur 42:-,elektrisk strykjärn 18:-, reskoffert 68:-, 5 tropikkostymer 240:-, Mörners livräddningsdräkt 185:-, tropikhjälm 31:-, 44 slipsar 170:-, 54 par strumpor 178: 39 skjortor 197:-, 2 uniformer 250:-, 2 uniformskappor 200:-, 2 vita uniformer 110:- pälsmössa 24:-, renskinnsstövlar 24:-, snöskor 12:-,citykosty 160:- Till detta kom instrument för 1119:- (Sextant 500, Radio 300, 2 st automatiska revolvrar med ammunition 166:-, ritbestick,böcker mm)
Befh hustru i Arild kunde 16.5.41 från SKN utkvittera 2919:-
Befh återkom och hänvisade till en effektförsäkring i Atlantica på 3000:-
SKN måste därför 14.8.41 utbetala 3000 till befh. (Men revolvrarna vägrad SKN ersätta under instrumentklausulen)
Ie styrman förlorat för 2410:- samt instrument för 290:- (Tagit upp Frimurarorden, flaggstång med svensk flagga,radio, kassaskrin) SKN vägrat betala 20:- för kassaskrin och 20 för reservoarpenna. Hans hustru Nanna i Gtbg utkvitterat 1302:50 den 14.5.41.

KEXHOLM 12.4.41

Effekter forts

2e styrman begärt 1816:- fick 787:50 som utbetalats till herr Henning Boman Per Hindersbo,Smedjebacken. Han fick även 544:- för instrument.
SKN vägrat betala 25:- för chiefens bläckpenna.
Jungman Hugo Johansson: Begärt 600:-, fick 337:50 (Utdrag ur listan: 28 tvålar 8:80, 200 gram tobak 4:-, 100 cigaretter 1:50, 4 önderskortor 8:_ 10 singlersar 12:50, 5 par ragsockr 10:50, 1 käpsar 6:-, 8 par strömper 12 2 hackeställ 10:-, 6 nya skortor 33:-)
2e kocken : ny radio 400, vita skinnskor 16, förlovningsring 65, guldman-schettknappar 26, 1 par nya Amerikanska skor 23, 2 nya koffertar 78, kamera 75, filmapparat 125, läderhandväska 11,reservoirpenn 24.. Hanfick 337:50

UD H- 1366 Hemkomster

Kexholms befäl var i oktober 1941 prioriterade för hemrsa med kurirflyg. I en akt om ss Ring framgår att jungman Ernst Selahn ,Sundsvall, kom till Göteborg den 17.10.41 som konsulatspassagerare på Ring som fått fri lejd att gå från Greenock till Gtbg med 17 passagerare,varav 6 mönstrade som besättning. Selahn reste vidare till sina föräldrar i Sundsvall.

Terje Fredh: Flykten & Hjälpen/Utanför Spärren,del 4

Matros Einar Mellgren,Myckleby (Uddevalla): Mönstrat på Kexholm i NY efter att ha varit i Tolken. Jag såg planet komma och att det blixtrade från kulsprutorna. Jag duckade under backen. Skotten smattrade över hela fartyget. Skorstenen blevsom en prickig ost. Då jag sprang från backen till båtdäck hade planet börjat fälla bomber.Maskin stoppade av explosionerna och ljuset slocknade. Lättmatros Bladh fick efter planets andra anfall order att springa från bryggan till livbåten. Han träffades där av ett splitteri ansiktet. "Lever Mellgren", sa kapten vid livbåtarna.Då jag hoppade ner i livbåten kom jag i vattnet. 9 man kunde p.g. av beskjut-ningen inte gå i båtarna utan måste söka skydd ombord.När besättningen satt i livbåtarna kom de tyska planen tillbaka och sköt kärvar med hagel-skott(!) tätt ovanför huvudet på de skeppsbrutna som tappade sina åror. Skotten smattrade mot vattenytan. -Efter att ha kommit iland i England reste vi med tågtill Liverpool.Där var centralstationen bombad så vi fick åka buss och gå sista biten.Det brann överallt i Liverpool och luktade bränt kött. Efter några timmar kom jag ner till Svenska Lloyds Gdynia som låg tom för attgå till Kanada. "Du får skynda dig att mönstra på",sa befh Orstadius," du hinner ta din brandvakt." När kvällen kom fick jag en skyddsdräkt och ett par asbesthandskar. Båtsen instruerat mig i hur man kastar brandbomber överbord. Efter några timmat hördes ett fruktansvärt visslande.Från skyn kom en bomb med visselljud. Den slog ner i en lerbank

KEXHOLM 12.6.41

en bit från Gdynia men exploderade inte. När vi på natten gick ut från Liverpool såg jag att Salford,en bit därifrån, brann med lågor och rök mot skyn.

Egna noteringar

Tyskt flyg var våren 1941 i livlig aktion runt Storbritanniens kuster. Den 16.4 kl 02 på N.50 35′- W 5 35′sänktes Fred. Olsens ss Bolette på 1167 brton ,B-20 vid Akers,på resa Workington-Devonpo med kollast. 8 av de 13 ombv dödades. Samma dag kl 11.30 sänktes på N 60 0 W.8 32′ss favorit av Stavanger på 2826 brton B-20 i Wilmington på resa Halifax- Loch Ewe & Hull med 2348 ton stålskrot. De 29 ombv undkom i livbåtarna - Den 6.4 anföll tyskt flyg ma Olga S av Köpenhamn på 2252 brton B-38 i Helsingör kort efter avgången från Glasgow dest. till Freetown. Olga S. sjönk 4 minuter efter en bombträff akterut vid vilken 2e maskinist en dödades och 2 man sårades. En jagare tog 4 timmar senare upp de 30 andr i de sönderskjutna livbåtarna. I lasten på Olga ingick 4 bombplan. Den 9.4 bombades norska m/t Buesten på 5187 brton med bensinlast i brand 4 miles från Berry Head varvid 28 av 35 ombv brändes ihjäl i eldhavet

(SE VENEZUELA 17.4. nr 7-8 / SE CAPELLA 27.5 nr 8) Kexholms 2e styrman Spendrup var den 18.8.42 med om Blankaholms torpedering. Han förde 1943-46 ss Torkel av Oscarshamn.

Historik

Motorfartyg på 3776 brton byggt 1937 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stå L. 116,8 B.15,9 Tillhörigt AB Svenska Amerika-Mexicolinjen (Ernst Carlsson i Göteborg. Sjösatt 12.7.37, lev. 28.10.37. Befh från första resan var Kornelius Johnsson,Arildsläge. Shelterdäckat, med halvhög back till förkant av lucka 2, 3 för - och 2 akterluckor, 2 mastre, ett par bompålar mellan lucka 2 och 3, 11 bommar,varav en för 25-tonslyft, 10 el winschar, 6750 dw på c:a 23′6″ djupg. - En 6-cyl 2-takts dubbelverkande B&W-motor på 3700 ihkr. Genomsnittsfart i barlast 14,5 knop. Elegant inredning med mat- och röksalong och 4 dubbelhytter för 8 passagerare. Manskapsinredn i poope Ekolod, radiopejling. Kyl -och frysrum för proviant. Kexholm vidades på sin jungfruresa för pressen i NY och det vackra fartyget rönte stor uppmärsamhet i sjöfartskretsar. - I nov 38 en mindre brand ombord och våren 39 en grundkänning i Stora Bält.

CEYLON I4.4.4I

ROTTERDAMKONVOJ ATTACKERAD - BOMB STUDSAT MOT ETT STAG OCH GÅTT ÖVERBORD.

Journalutdrag

Mån 7.4.4I 03.45 avgått Oxelösund med malmlast destinerad till Rotterdam.
Ons 9.4 kl I3.40 lämnat den konvoj efter isbrytaren Atle som hjälpts ut genom mycket svår is.Styrt varierande kurser i öppna råkar.
Tors I0.4 vid rundpejling på morgonen förmärktes att en del naglar i förpiken nära stäven gått läck.Placerat cementkista över desamma.
Fre II.4 kl I2.45 anlänt till Holtenau sluss. Svgått I2.35.
Lör I2.4 Kl I6.50 gått ut från slussen i Brunsbüttel.
Sön I3.4 kl 08.40 fått tysk marinofficer och signalmatros ombord.
Mån I4.4 styrt i konvoj efter marinofficerens anvisningar. Kl I6.45 anföll konvojen av flygplan som fällde bomber c;a I5 meter från STB-sidan mitt för bryggan. Våldsamma skakningar uppstod i fartyget. Däverten på arbetsbåten kastats ur sitt ställ och standardkompassens huv slungats i durken varvid glaset krossades. Kl I7.I0 anfölls fartyget ånyo av flygplan som fällde bomber vilka dock föllo något för om fartyget. Vid detonationerna i vattnet skakades fartyget våldsamt. En bomb räffade staget till signalrån om STB och studsade överbord för om fartyget.Blocket till rån söbder slets. Inget läckage kunnat förmärkas vid rundpejling. Kl I7.I5 återkom planet och besköt fartyget med maskingevär.Några skador har ej kunnat förmärkas. Kl 20.20 fått lots vid Hook van Holland och ankrat på floden 23.05 i väntan på hamnlots. Inget läckage vid pejling.
Tis I5.4 Fått hamnlots ombord kl OI, lättat OI.20 och fortsatt. Anlänt till Maashafen 02.I5. Börjat lossa med 3 gäng kl 09.
Tors I7.4 All last till Rotterdam utlossad kl I0.30. Vid inspektion av lastrummen befanns cementgarneringen i rum I vara skadad till följd av de våldsamma skakningarna. Cement & sand erhållits och garneringen reparerats. Verkstad iland reparerat kompasshuven. Däverten till arbetsbåten återsatts i sitt ställ.

ss Ceylon 27.4.4I

K.G.Simonsson 2e styrman — O.E,Graaf 3e styrman — B.Olofsson Befh

===============================

Tors I.5 06.35 avgått från Rotterdam.
Sön 4.5 riggat upp radioantennen.Provat radiostationen och funnit att den inte fungerar tillfredställande, sannolikt på grund av skakningarna I4.4.
Tis 6.5 kl II anlänt till Stockholm för lossning av kollasten vid Gasverket
Mån I2.5 Telegrafverket undersökt och reparerat radiostationen ombord.

ss Ceylon 24.I0.4I

E,Bogfors 2e styrman — T.Lindström 3e styrman — B.Olofsson Befh

CEYLON I4.4.4I

Inga sänkningar är registrerade för Coastal Command I4.4.4I

SKN avfört Ceylon 20.I2,44 (Inga kostnader)

Åter bombad 7.6.4I

Historik; se I9.6.42 Minsprängd.

VÄRMDÖ I4.4.4I

SATT PÅ GRUND VID KLEINER VOGELSAND EFTER VRAKKOLLISION PÅ ELBE.

Rapport

Avgick Oxelösund mån 7.4.4I destinerad till Rotterdam. Rumslast av 4585 ton järnmalm. Djupg F I9'II"- A 2I'0" 32 ombv.
Mån I4.4 kl 07.I5 kolliderat med okänt undervattenshinder vid boj nr 7 i närheten av Elbe III fyrskepp, på väg att ansluta till konvoj. Befh och tysk Begleitofficer på bryggan, utkik på backen. W vind, något dyning regn disig luft. Fartyget läck i förpik och rim I. Satts på grund för att inte sjunka. Sjökort; Oberkommando der Deutsche Kriegsmarine 4.II.40.

Journalutdrag.

Mån 7.4 avgått Oxelösund, assisterad av isbrytare och lots.
Fre II.4 kl 20.35 förtöjt i Holtenau sluss. 2I.I5 avgått med lots och kana styrare ombord.
Lör I2.4 Kl I4.30 förtöjt i Brunsbüttel sluss. Avgått I4.55 med sjölots om bord. Kl I6.50 ankrat vid Altenbruch, BB + 45 famn. Regndisigt.
Sön I3.4 05.45 lättat ankar och forsatt. 06.30 erhållit order att vända. 08.55 ankrat igen vid Altenbruch, STB + 45 famn. W vind. Regndisigt.
Mån I4.4 kl 05.06 lättat ankar och fortsatt resan. Fått marinofficer och signalmatros ombord vid Cuxhaven 06.20. Kl 06.50 passerat Elbe IV fyrskepp. Kl 07.I5 i närheten av boj nr 7 kolliderat med ett outprickat och under vattnet liggande sjöfartshinder. Pejlat 3'00" vatten i förrummet och förpiken. Vattnet efter någon stund stigit till 7' trots att pumparna satts på stormläns. Då stor fara fanns att fartyget skulle sjunka med sin malmlast, beslöts att sätta det på grund vid Kleiner Vogelsand. Telegraferat efter assistans. Kl 07.35 sattes förskeppet på grund. Pejla Neuwerks fyr i rv bäring 230° och boj GK 2 i rv 0II°. Kl 09 hade vattnet i förpik och rum I stigit till c;a I6'. Bärgningsfartygen "Comet" och "Heros" anlänt och satt igång länspumpningen. Kl I4.40 genom länspumpnin och stigande högvatten var fartyget flott. Avgått till Cuxhaven med Hero långsides BB. I dyningen törnade Heros flera gånger hårt mot Värmdös sida så att skador uppstod. Ankrat I6.I5 på Cuxhavens redd, STB + 45 fam
Tis I5.4 dykare varit nere och undersökt skadorna och försökt att täta pro isoriskt. Lättat ankar II.20 och avgått mot Hamburg, assisterade av Heros och Comet. Skiftat lots vid Brunsbüttel I3.20 Fått hamnlots och 2 bogserbåtar I7.20. Förtöjt i Kohlenhafen i Hamburg I8.45.

Hamburg I6.4.4I
K. von Zweigbergk
Befh

Maskindagboken

Mån I4.4 SF 06.23 FF 06.27 Kl 07.07 kändes en kraftig stöt i skrovet Börjat länsa omedelbart från läns rännstemar. Stopp 07.II FF 07.I2

VÄRMDÖ I4.4.4I

SF 07.I5 Stopp 07.52 Halv fart I0.47 FF I4.38 SF I5.26 Stopp I6.I5 väl i maskin I6.22 ankrat utanför Cuxhaven Fortsatt länsa från rum I till dygnets slut.

==

Ingen crew list

Befh Kurt von Zweigbergk, Stockholm, I2.I2.95 i Västanfors
Ie styrman Tage Lantz, Malmö, 20.8.I2 Malmö
Ie maskinist Ernst Norrman, Malmö, 23.3.0I Hälsingborg
Matros Nils Johansson, Tidaholm, 28.5.I5 Tidaholm
Jungman Kurt Grahn, Lund, 25.2.22 Lund
Samt ytterligare 26 man och en kvinna. (BO och signalmatros)

==

Sjöförklaring vid Amtsgericht i Hamburg I9.4.4I

Förhandlingar genom tolk. Befh och 4 man kallats dit (Se listan ovan) En tysk översättning av journalutdraget upplästs.
Befh Zweigbegk; Fartyget har lossats helt här. Föremålet med vilket Värmdö kolliderat låg i farvattnet. Beslutet att gå till Hamburg fattade jag ensam eftersom fartyget inte kunde fortsätta resan utan reparationer, och Hamburg var närmaste hamn för reparationer.
Detta var hela sjöförklaringen.

==

Lossat malmlasten i Hamburg SKN

Värmdö lossade sin last I6- 2i.4 i Hamburg. Reparerat provisoriskt under 4 dygn i docka i hamburg. Sedan fått sjövärdighets-bevis för stt gå med kollast till Malmö, och därifrån efter lossning till Oscarshamns varv för permanent repartion av bottenskadorna.

==

KK memorial 29.5.4I KK I80

Ett i farleden under vatten liggande icke känt sjöfartshinder orsakade olyckan.

Ex officio
Bo Bergström

==

Brev från SÅAF till SKN 28.4.4I SKNEIII 20I

ss Värmdö.

På resa till Rotterdam har rubr. ångare, troligen den I4 April, i Elbemynningen kolliderat med ett vrak. SS Värmdö blev svårt läck och assisterades av bärgningsfartyg till Hamburg där, enligt avtal med lastintressenterna lasten lossades. Rörande anledningen till kollisionen skriver vårt ombud som följer;" Das Marinefahrzeug, welches sich zur warnung für die Schiffahrt einige I00 meter entfernt vom dem untergegangenen Fahrzeug hingelegt hatte, hatte das Flaggensignal gesetzt;" An der südseite passieren." Dieses Flaggensignal hat infolge des schwachen Windes wohl nicht so gut erkannt werden können.Auch die Morsezeichen, welches das

VÄRMDÖ I4.4.4I

Kriegsfahzeug mit der Topplanterne abgab, wurden von dem Begleitoffizier auf Dampfer Värmdö nicht als für dieses Schiff bestimmt angesprochen. Ein anderer Norwegicher Dampfer und der Schwedische Dampfer Rita, welche dem Dampfer Värmdö folgten, gingen über die wrackstelle hinweg. Diese beiden Schiffe holten sich deshalb keine beschädigungen weil sie nicht so viel tiefgang hatten.

==

Dispache, Hamburg 22.7. 42

Besiktningsrapport.

Max Doflein för SKN; Kloisionen inträffat vid Feuerschiff nr 4. Bärgningsångaren Comet legat intill Värmdö hela tiden under lossningen i Hamburg I6-22.4 för att länsa rum I och förpiken. Fram till indockningen förhalades sedan Värmdö till annan plats i hamnen med en motorpump ombord för länsning av rum I.

Skador; På BB-sidan från förstäven till rum I akterskott var I3 plåtar i botten delvis sönderrivna och bottenstockarna inom detta område böjda eller ngt brutna . Samma för spanten. Kollisionsskottet blivit intryckt (Eingequetscht).8 spant och Bodenstücken måste förnyas i förpiken samt delvis kollisionsskottet. 20 spant och Kimmstützblecke måste förnyas i Rum I. BB slingerköl helt förnyas. Bärgningsfartygen tryckte in BB brädgång med 4 stormportar och 3 spant från fördäck till bryggan och skansinklädnaden förstördes.

Provisorisk reparation; Påsvetsning av plåtar i botten, byggande av 2 cementkistor i förpik respektive rum I. Tätning av en mängd nithål. Bortsvetsning av 27 meter slingerköl (Kimmkiel) om BB. I6 spant kilade med trä. (Mit Holz abgekeilt) Legat 4 dygn i docka i Hamburg, vid Deutsche Werft. Dockningskostnad RM 480;- plus RM 723;-

Kostnad för prov rep. RM 2443;-

Andra kostnader

Slutlig reparation vid Oscarshamns varv inkl dockning kr 50005;-

2.I0.42 utbetalade SKN till Bugsier Reederei & Bergungs AG, Johannes Bollwerk I0,Hamburg, RM 30.000;- för Värmdös bärgning. (se sid 6)

SKN 4.9.42 till SÅAF utbetalat 80.704;4I i slutlikvid för haveriet.

Lasten

4885 ton järnmalm för Friedrich Krupp AG Versand & Verkehrswesen, Essen.

==

BERGUNGSBERICHT

Bergungsleiter Wilhelm Voltmann, Bugsier Reederei-& Bergungs AG.

Am I4.4.4I bekam ich vom meiner Reederei die order sofort mit "Heros" nach Neuwerk zu dampfen, wo ein in seenot geratenes Schiff einen Bergungsdampfer verlangte. "Heros", der die Station Cuxhaven besetzt hatte und

VÄRMDÖ I4.4.4I

ständig unter dampf lag, machte sofort klar zum auslaufen. 09.I5 Uhr Leinen los. Es war zur Zeit Ebbe, Wind 5-6, diesig und Sprühregen. Wie ich vom Kapitän des Bergungsdampfers Heros erfuhr, hatte seine Funkstation ein telegram aufgefangen, das von dss Värmdö aus Stockholm aufgegeben war. Gegen 09.40 Uhr sichteten wir an der südseite des Fahrwassers einen Dampfer der mit dem Vorderschiff tief im Wasser lag und scheinbar an grund sass. Wir dampften näher an diesen heran und sahen dass es sich um ss Värmdö handelte. Durch Flaggensignal zeigte das Schiff an , dass es schwer leck sei und einen Bergungsdampfer verlange. Wir legten an seiner BB-seite an und machte fest. Ich begab mich anbord und bot dem Kapitän unsere hilfe an, die auch angenommen wurde. Vom Kapitän erfuhr ich dass sein Schiff über ein im Fahrwasser liegendes, nicht bezeichnetes Wrack gelaufen ist, dadurch im Boden schwere schaden erlitten habe und leck geworden sei. Um ein sinken im Fahrwasser zu verhüten, wurde der Havarist auf Kleine Vogelsand an der strand gesetzt. Der Dampfer lag so am Kompass an. In der Vorpiek und in Raum I standen um I0.30 Uhr c;a 3 meter Wasser, welches nach dem eintritt der Flut rapide weiter stieg. Ich beorderte Heros sofort nach dem in der nähe leigenden Dampfer Comet um denselben zur hilfe mit heranzuholen. Nach rückkehr der beiden Dampfer wurde Heros an BB und Comet an STB vorneauf Värmdö festgemacht. Auf Comet wurden sofort 2 Schlauchleitungen von den Besatzungen der Bergungsdampfer in Raum I gelegt und mit dem lenzen begonnen. Das Wasser war inzwischen bis auf 4 meter gestiegen. Durch das pumpen nahm das Wasser im Raum nur sehr wenig ab. Ichbestellet daher sofort auf drahtlosem wege bei unserer filiale Cuxhaven weitere transportablen Pumpen, Anschliessend wurden noch eine transpotable moorpumpe in diesem Raum gehängt und in betrieb gesetzt. Inswichen kenterte der Strom, der Havarist schwoite herum, blieb aber aug Grund sitzen. Der Wind drehte auf west und nahm an stärke zu. Der Seegang wurde höher. Comet musste seine seine Schläuche abschlagen und ablegen weil dessen festmacherdrähtd und Manillatrossen eine nach der anderen brachen. Comet verholte nach BB achtern vom Värmdö. Heros, dessen Pumpen inzwischen in funktion getreten waren, pumpte weiter. Das Wasser nahm langsam ab. Da die lage des mit Erz beladenen Schiffes auf dem Kleinen Vogelsand eine gefährliche war, beschloss ich, mit dem einverständnis des Kapitäns und des Lotsen, ss Värmdö nach Cuxhaven zu nringen und ihn dort, falls erforderlich, an einer günstigeren stelle wieder aufzusetzen. Mit dem steigen des Wassers liess ich ich die Maschine des Värmdö halbe kraft voraus gehen, um zu verhindern, dass dem Dampfer , wenn er infolge des ausgepumpten Wassers flott wurde, in das Kugelbaken Fahrwasser trieb. Es war eine grosse verantwortung mit dem schser lecken Schiff nach Cuxhaven zu dampfen, aber anderer seits war die Lage des schwer beladenen Schiffes bei zunehmender Wind und Seegang auf dem aus Mahlsand bestehenden Kleinen Vogelsand noch gefärlicher. Nachdem

VÄRMDÖ I4.4.4I

ich festgestellt hatte dass das Wasser ständig abnahm, beorderte Ich den Comet den Dampfer in schlepptau zu nehmen. Um ein abreissen des pumpenden Heros zu verhindern, wenn der Dampfer beim drehen quer zur See zu liegen kam, wurde dieser mit besonders starken Trossen festgemacht. I5.00 Uhr hat Comet seine Schlepptrosse fest und schleppet in nördlicher richtung um den Dampfer zunächst vom Grunde frezuschleppen. Heros Maschine und die vom Värmdö wurden zur unterstützung dieses manövers mit in gang gesetzt. I5.30 Uhr war das Schiff flott. Nachdem wir das Fahrwasser erreicht hatten stuerten wir Elb-aufwärts. I7.30 Uhr ankerten wir auf der reede von Cuxhaven. Beggungsdampfer Capella traf mit einer Duplexpumpe 8'' und einer Motorpumpe 4'' von Brunsbüttel ein. - Die Pumpen, wurden auf Värmdö an bord genommen, aufgestellt und klar zu pumoen gemacht. Von der Dampfpumpe wurden 2 Schlauchleitungen in Raum I gelegt und eine in die Vorpiek. Die Motorpumpe wurde mit in Raum I gesetzt um diesen raum schnellstens zu. lenzen. Comet lief sofort in den Alten Hafen, um ein Taucherboot zu holen damit die Taucher die leckagen feststellen und abdichten konnte. Beim eintreffen des Taucherbootes hatt der Ebbstrom schon so stark eingesetzt dass der Taucher am Vorschiff nicht mehr tauchen konnte. Gegen 20 Uhr war das Wasser im Schiff soweit gefallen dass die Kreiselpumpe von Heros absetzte und deshalb nur mit der Motorpumpe weiter gepumpt werden konnte. - An I5.4 während stauwassers gelang es dem Taucher die leckagen aufzufinden. Er dichtete diese soweit möglich ab. Das Wasser konnte nach der abdichtung mit einer Pumpe gehalten werden, die übrigen Pumpe wurden weiter klar gehalten, um notfalls wieder mit eingesetzt zu werden. Gegen 09.30 Uhr kam der Inspektor Herr Sass vom Wasserstrasseamt Cuxhaven und gab uns die erlaubnis, mit dem Havaristen nach Hamburg zu dampfen. - I2.IO Uhr wurde auf Vörmdö Anker gehievt und die reise unter Lotsenführun nach Hamburg fortgesetzt. Heros blieb klar zu pumpen längsseits von Värmd liegen. Comet dampft zur assistenz des Dampfers mit. Trafen um I7.00 Uhr ohne besondere vorkomnisse in Altona ein, wo uns der Dampfer von 2 Hafenschleppern abgenommen und in den Kohlenhafen gebracht wurde. I9.40 Uhr dort fest. Da Värmdö am nächsten Tag löschen sollte, wurden sämtliche Pumpen bis auf eine Motorpumpe abmontiert. Es wurde weiter pumpenwache gegangen. Am I6,4 um 04.00 Uhr fing Värmdö mit 4 Greifern an zu löschen. Taucher untersuchte noch einmal den Boden dem Vorschiff nach leckagen ab. Bergungsmannschaften nehmen das überflüssige Pumpenmaterial auf Heros enbord. Comet übernimmt weiter die Pumpenwache. Dampfte mit Hero der von dem Kapitän entlassen wurde, nach seiner Station Cuxhaven zurück.

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

SÅAF ställt bärgarlönsgaranti med RM 55000;- Men efter fröhandlingar som fördes av Duncker & Joly iiHamburg enades parterna om RM 30.000;- som utbetalades till Bugsier den I.IO.4I.

VÄRMDÖ I4.4.4I

Lätt bombskadad i Rotterdam II.I0.4I

Under lossning av järnmalm i Rotterdam natten till lördag II.I0.4I var det luftangrepp av RAF mot Rotterdams hamn. Genom skakningar i ångaren på grund av bombexplosioner i närheten sprācktes kapten Zweigbergks tvättställ och wc, och vid förhalning I3.I0 visade sig läckage ha uppstått på stora ångröret till STB panna. (Avfört på SKN I2.5.44)

===

HISTORIK Egna noteringar

Lastångare på 29I9 brton byggd I90I vid Rodgers Shipyard Ltd i Port Glasgow av stål (Ex Storvik, Primula, Archiduchessa Maria Teresia) L 97,I B I4 Tillhörig Red AB Rex (Karl Magnus Källström) i Stockholm. Inköpt som Storvik i maj I934 från Norrköpings red AB (O.A.Blom) i Norrköping som I9I7 inköpt ss Primula från skeppsredare N.O.Börjesson i Hälsingborg. Denne hade i mars I9I6 för 950.000 tyska riksmark inköps ss Archiduchessa Maria Teresia av Lussinpiccolo som sedan krigsutbrottet 3.8.I4 legat fast i Stockholm. Ägare var det Österrikisk-Ungersks rederiet Societådi Navigazionen à Vapore Eredi Matteo Premuda vars fartyg hade liten stad vid Adriatiska Havet nära Trieste som hemort. - 4800 dw. I025 ihkr. I nov I930 kolliderade Storvik vid Farfarsgrund nära Sandhamn med ms Fringilla av Malmö , tillhörig Svenska Sockerfabriks AB, som sjönk på 3 minuter. Av de I3 ombv drunknade mässpojken då han föll överbord från livbåten då den firades. - På resa Halmstad-Rotterdam i Barlast kolliderade Värmdö kl 20.32 Lör I7.I2.38 vid Lappegrundets fyrskepp i N. Öresund med ss Jeanne M. av Cardiff på resa till Kristiansand i barlast. Med ett gapande hål STB tvärs lucka 2 drev Jeanne M nordvart och sjönk på 27 ms djup vid Elleskilde Hage boj. Besättningen togs upp av galeasen Bröderna av Färjestaden och infördes till Köpenhamn. Admiralty Court lade i okt 39 hela skulden på Värmdö. - Värmdö var ett av de första sv. fartygen under andra världskriget som utsattes för flyganfall. (Se 20.3.40)

Krigsförlist 3I.5. 42.

TILLÄGG UR SÅAF:s arkiv SÅAF Kuv.371/41

Ing.Sten Haeger besiktigat Värmdö i docka vid Oscarshamns varv 14.5.41. Reparationen klar 5.6.41. Skador i A-E-stråken BB.19 huvud- & 19 kontraspant kapats och svetsats i rummet liksom spant och 7 bottenstockar BB i förpiken. 400 nagel omnitats. 28 fack rännstens-& 28 fack gerneringscement förnyats. Kostnad 50085:- inkl dockning. Dessutom skador för 6175 kr orsakade på brädgången förut BB och barriär midskepps vid kollision med bärgningsfartyget.

WALLONIA 16.4.41

BEFÄLHAVAREN BEGÅTT SJÄLVMORD I SIN HYTT - KÄNT SIG RÄDD FÖR ATT GÅ UT.

Sammanfattning

Ons 16.4.41 då Wallonia - sedan juni 1940 i tidsbefraktning för Ministry of War Transport - låg på Gourocks redd,Clyde i väntan på konvoj sköt sig befh Bror Gustaf Olsson,Göteborg,född 24.12.76 i Gtbg, i tinningen med si tjänstpistol i hytten kl 18.20. Han hade xxxx fört Wallonia sedan 1922 efter att dessförinnan sedan jungfruresan ha varit 1e styrman ombord unde kapten Yngve Rydeberg. 2e styrman A.Mengel hörde skottet och fann Olsson liggande på durken ,blödande ur näsa och mun och ett stort hål i tinninge ochmed armépistolen i handen. Olsson hade under dagen varit ytterst nervö inför den stundande resan och klagat för chiefen Axel Kihlström över sömnlöshet och atthan var rädd att gå till sjöss.Han hade gråtit men sagt att han inte ville be om avlösning eftersom fartyget då skulle bli fördröjt. Han orkade inte med flygraiderna och konvojresorna längre. 2e maskinisten kom 18.20 inrusande i Kihlströms hytt och ropade att kapten skjutit sig. Kihlström fann Olsson på salongsgolvet med skotthål i tinningen och en automatpistol i handen. Olsson hade anlitat läkare både i Barrow och i Gourock för sömnlöshet och nervositet.Kroppen fördes iland tors 17.4 på e och kl 12.15 mån 21.4 jordfästes kapten Olsson i Peistle Crematorie i Glasgow i närvaro av befälet och hela sin besättning,19 man. Polisen hade låst kaptens hytt t.v och konsuln i Glasgow fick ta hand om ägodelarna i väntan på ny befh som blev Torbjörn Cassel. Cassel förde sedan Wallonia till 1947. - Bror Gustaf Olsson är bara en av alla dem som inte orkade med krigets påfrestningar. Självmordslistan från svenska fartyg 1940-45 är lång. Så t.ex befh på ss Hera som försvann överbord då fartyget gick i konvoj i Nordatlanten natten till den 25.4.44. Kl 00.55 fann man brädgångsporten öppen,intill den stod befälhavarens två packade resväskor men han själv var borta. Hans hemlängtan hade blivit för stor.

Historik

Se Wallonia 17.2.45

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

SÄNKT AV HILFSKREUZER THOR - BESÄTTNINGEN I FÅNGENSKAP I TRE MÅNADER.

Rapport

Avgick Glasgow tors 3.4.41 destinerad till Lourenco Marques i barlast.
3900 ton wb. Djupg F 13'6" - A. 23'0' 45 ombv.
Uppbringat ons 16.4 kl 17.10 på alt N 38 33' - long W 39 45'. Vind WSW, någo
sjöhävning, variabel sikt 3-6 mil. Ie styrmans vakt. Ingen utkik.

========

Bunkrat 2-3-4 i Glasgow 1118,87 ton.Kvar fanns då 390 ton = 1508,87 ton.
Hade den 16.4 1125 ton kvar. Förbrukat 383,87 ton.
Avgick kl 16 tors 3.4 från Glasgow. Ankrat kl 19 på Gourocks redd i väntan på konvoj. Hållit livbåtsmanöver medsamtliga båtar.
Avgick i konvoj från Gourock kl 01.30 fre 4.4.
Ons 9.4. upplöstes konvojen kl 15. (Lämnat zonen för 300% krigsrisk kl 10 f.m den 7.4 och kommit in i zonen för 75% War bonus)
Fortsatt med sydlig kurs till ons 16.4 kl 17.10 då fartyget prejades med ett kanonskott av en tysk hjälpkryssare.Efter ytterligare ett prejskott från kryssaren stoppades fartyget och backades upp tills det låg stilla. Prisofficer och manskap kommit ombord kl 17.30 och meddelat att fartyget skulle sänkas inom30 minuter. Besättningenbeordrades att omedelbart sjösätta och gå i båtarna.Befh fått order av prisofficeren att överlämna samtliga skeppspapper och att medfölja officeren för undersökning av fartyget.Chiefen beordrats medfölja i maskinrummet för att lokalisera bottenventilerna och ytterligare för sänkning lämpliga ställen. - Kl 18 beordrades allt befäl och besättningen att med fartygets livbåtar bege sig ombord i hjälpkryssaren. Prismanskapet stannade kvar för att verkställa sänkningen. Livbåtarna bordade hjälpkryssaren kl 18.30. Kl 19 var hela besättningen ombordtagen och instängdes under däck. Ombordkomna på hjälpkryssaren observerades att Sir Ernest Cassel stod i brand akterut och att tjock rök vällde upp ur maskinskaylightet och eldrumskappen.
Den 30.4 landsattes samtliga i Cuxhaven och transporterades till fångläger nära Bremen. (Stalag XB17 i Sanbostel) Kvarhölls där till den 16.7 då UD ordnathemresa ~~för~~ 23 man med ms Luossa från Bremen till ~~Trelleborg~~ Hälsingborg. Resten av besättningen kvarhölls i Tyskland.(Norrmän, estländare,letter, en kanadensare, en holländare, 2 engelsmän). Pass för transport till Norgeinte hunnit ordnas.En av svenskarna kvar i Tyskland p.g av sjukdom. ((Fått resa till Sverige 5.10.41)) En svensk kvarhållits på grund av att han var gift med en engelska och påstods ha varit anställd i Röda Armén vilket han själv förnekat.

Stockholm 24.7.41

W.Hyllengren Befh

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

Sjöförklaring i Stockholm mån 4.8.41 kl 13.30

Befh anmält sig 24.7 till sjöförklarings avgivande.
Sakkunniga: kaptenerna Ernst Perno & Otto Dahlquist: Inga frågor
Befh skriftliga rapport upplästs.

Befh Hyllengren: Fartyget haft 2 svenska nationalitetsmärken anbragta på vardera sidan och vid prejningen hissades svenska flaggan. Befh framhållit för prisofficeren att fartyget gick barlastat och var på väg till Portugisiska Östafrika. Officeren hadelåtit signalera till hjälpkryssaren vappå följt svar att Sir Ernest Cassel omedelbart skulle sänkas. Tyskarna behållit skeppsdagboken.

Ie styrman Thörnberg vitsordat riktigheten i befh uppgifter.
Härmed förklarades förrättningen avslutad.

Crew list Gränges arkiv

o Befh Victor Hyllengren, Killian Zollgatan 3, Malmö, 25.1.98 Sundbyberg (Omkom som Ie styrman på ms Luleå 11.7.42)
o Ie styrman Egon M. Thörnberg, Valhallavägen 65, Sthlm, 12.6.06 Växjö
2e styrman Hans Peder Hansen, Nanset, Hedrum, Larvik, 22.10.10 Larvik, Norge
3e styrman Arnt Embret Andreassen, Fredrikstad, 8.10.89 Fredriksstad, Norge
o Telegrafist Olof Sture Berggren, Gnarp, 21.12.15 Gnarp, Gävleborgs län
o Chief John Alfred Linderoth, Höganäs, 28.7.97 Höganäs
o Ie maskinist Edmund K.O. Samuelsson, Håreksgaten 38, Narvik, 17.11.89 Ronneby
o 2e maskinist Sven Adolf Persson, Hareid, Sunmöre, Norge, 11.12.05 Nederkakix
o Kranmaskinist /El. Axel Konrad Nilsson, Olofsgatan 9, Arboga, 15.5.01 Arboga
o Maskinassistent Folke Ivar Karlsson, Tvehöga, Ö. Karup, 29.7.10 Ö. Karup
o Båtsman Louis Valentin Olsson, Ö. Karlsruhe 22, Uddevalla, 17.11.11 Uddevalla
o Timmerman Lauri Samuel Eklund, Hootoniemi, Vasa, 2.5.98 Vieno, Finland
Matros Ernest Kazaks, Alukinestrasse 1, Riga, 24.2.12 Riga, Lettland
Matros August Kömsi, Imantaetr 10, Tallinn, Estland, 4.12.03 Tallinn
o Matros Ture Edmund Persson, Lister Mjällby, 28.1.17 Mjällby
o Matros Johannes Säkki, Pihlajatie 12, Kotka, 27.1.09 Kotka, Finland
Matros Elmar Wessik, Tallinst.28, Kurresaar, Ösel, 28.11.15 Kurressar, Estland
Lättmatros Johan Häggbom, Fjällana, Wormsö, Estland, 16.9.21 Wormsö
o Lättmatros Walter Jensen, Tolbogade 1a, Viborg, 15.7.20 Viborg, Danmark.
o Lättmatros Ilmari J. Käkhänen, Helsingfors, 16.1.12 Helsinki (Far: Mikko okänd adress i Helsingfors)
o Lättmatros Victor Larkonnen, Nokia Kattilainen 69, Tammerfors, 16.3.24 Nokia
Lättmatros Kaare Olsen, Föyngården 25, Törnsberg, 24.2.12 Tönsberg, Norge
o Lättmatros Nils Albin Stenberg, Karlskrona, 22.5.04 Karlskrona
Mekaniker Francis Rozefelds, Kolkasrags, Lettland, 22.12.13 Kolkasrags
Smörjare Astrup Severin Paulsen, Bafjordhamn, Norge, 15.6.99 Vestfinnmark, N.

Forts

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

Crew list forts

o Smörjare Karl Algot Tell, Västerum, Kalmar, 9.12.05 Linköping

Smörjare Gunnar Wilhelm Petterson, Borås, 21.9.09 Borås (Syster i Borås)
Gift Margaret P., 2 Newshawstreet, Salford 5, England.
Kvarhölls i Tyskland p.g. av engelsk fru och anklagad vara kommunist. (Se sid 1) Frigavs först 5.10.41

Eldare Ole Amundsen, Stenkjellsgaten 2,Bergen, 18.9.00 Bergen

Eldare Lars Berggren, Norrby, Wormsö, 19.2.15 Wormsö, Estland

Eldare Hans Petter Carlsen, Jelöy,Moss, Norge, 1.10.04 Jelöy

o Eldare AlbinOlavi Ignatius, Sortavalassa, 27.7.14 Sortavalassa, Finland

Eldare Arthur Klerck, Kirkenes, Sörvaranger, 17.6.95 Sörvaranger

o Eldare Karl Torsten Wilhelm Larsson, Söndrumsvägen 17, Halmstad, 27.3.12 Halmstad

o Eldare Henrik Axel Lindgren, Helsinki, 23.12.13 Nickby, Finland

Eldare Rudolf Ferdinand Nellis, Tallinn, 7.12.14 Riga,Lettland

Eldare Andreas Spulis, Riga, 7.8.10 Riga, Lettland

o Lämpare Leo Oskari Komppa, Urheileankatu 6, Kotka,28.1.16 Kotka ,Finland

o Lämpare Folke Walter Wedberg, Allmänna vägen 4, Gtbg, 23.3.21 Göteborg

o Stuert Thure Sundman, Köpenhamn, 24.10.02 Nöddinge,Danmark

Ie kock Peder Bengtsson-Larssen, Ure, Lofoten, 25.9.11 Tromsö,Norge
(Inlagd på Rikshospitalet,Oslo för njursjukdom)

2e kock Daniel Assaf, Shewinigan Falls, Canada, 24.12.17 S.Falls. Canada

Salongsuppassare Erik Helmer Karlsson, Enebygatan 49,Norrköping, 31.1.08 Norrköping
(Kvar sjuk i Tyskland, hemsänd 25.7.41)

Mässppassare Leslie Lace, 2 Stafford Street,Barrow-in.Furness, 20.7.08
i Grangemouth- o´er - Sands.

Halluppassare William Beattie, 13 Rogan Street, Glasgow, 24.7.22 Glasgow

Eldaruppassare William de Ruyter, Rotterdam, 4.11.05 Rotterdam
(Ej kunnat spåras av SKN i Rotterdam nov 41)

o = Dessa 23 gick 16.7.41 i Bremen ombord i ms Luossa liksom 26 man från Trolleholm och timmerman Frithiof Isaksson, EX Athelfoam.

Hemtransporten

Luossa var utlossad kl 21 tis 15.7.41 menkvarlåg i väntan på de krigsförlista sjömännen i nelighet med direktiv från Berlinlegationen.
Ons 16.7 kl 19 kom ovannämnda 50 personer ombord. Luossa avgick den 17. kl 12.10 sedan polispass erhållits och anlände till Hälsingborgs redd kl 21 lördag 19.7. Här landsattes kl 09-10 söndag 20.7 samtliga konsulats passagerare varpå Luossa fortsatte till Luleå.
Luossas tidsförlust, kosthållet och inköpt utrustning gick på 7488:65
Inköpt utrustning; 30 flytvästar, 38 madrasser, 70 yllefiltar, 70 tvålar, 50 muggar, 150 bestick (Allt enligt Gränges arkiv)

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

Kompletterande uppgifter om besättningen

5 Est- och lettländare var ännu i slutet av sept 41 kvar i Bremen. Deras effektersättningar och innestående hyror utbetalades 3.10.41 av konsuln i Bremen.

Smörjare Gunnar Wilhelm Petterson, anklagad för att vara kommunist, frigavs från Sandbostel-lägret först den 5.10.41 efter segslitna underhandligar förda av legationen i Berlin och UD. Han togs omhand av konsuln i Bremen för hemtransport. (kom hem 16.10) Ambassadör von Post på legationen i Berlin tckade 10.10.41 i förtroligt brev till byråchef Setterwall, UD för dennes handbrev av den 8 ds om att sjömännen från Frost, Frisia och Hispania numera anlänt till Sverige. Post meddelade i gengäld den glädjande underrättelsen att sjömannen Gunnar W.Petterson(ex Sir Ernest Cassel) för ett par dagar sedan äntligen frigivits fårn Sandbostellägret.

Norske lättmatrosen Kaare Olsen skrev 15.11.41 till rederiet från N. Lökkevei 2, Teie, Tönsberg, och bad att få sina pengar utbetalade till svenska konsulatet i Oslo. Han anfördea tt han ådragit sig en sjukdom i lägret genom " en feil av doctoren" , en långvarig sjukdom " som jeg som de sier skal betale selv, men ikke kan." Olsen frågat om det ikke finnes Sykekasse og ulykksfallsforsikkring i Sverige? Olsen låg på grund av svårt benlidande efter frigivningen från lägret inlagd på sjukhus 19.7 - 23.10.41 i Bremen. Kostnaderna härför, RM 977, drog rederiet av på hans tillgodohavande och sände den 19 nov 41 till Olsen norska kr 598:30.

Uppassare de Ruyter kunde inte spåras hösten 41, varken i Rotterdam eller på en uppgiven adress, % William de Koning, 156W.22 Street,N.Y city.

Uppassare Erik Karlsson ~~frigavs~~ kom till Sv 25.7 kvar misstänkt difteri.

KK vol 24

Befh Hyllengrens telegram till KK 20.7.41

Tel.Hälsingborg HS 105 65/64 W 20/7 10.20 =
Kommerkollegium, Stockholm.
Meddelar härmed att ångfartyget Sir Ernest Cassel krigsförlist i Atlanten den 16 april detta år stop Hela besättningen räddades och infördes till Cuxhaven och vidare internerats den 30 april samt frigivits den 16 juli stop 23 man av besättningen svenskar danskar finnar ilandsatts i Hälsingborg den 20 juli. Övriga delen av besättningen kvar i Bremen.
= Hälsingborg den 20 juli 1941 W.HyllengrenBefh

Assurans & effekter SKN EIII 203

SKN, utan att avvakta sjöförklaringen, utbetalade totalförlustersättning till rederiet den 16.7.41 med kr 2.650.000:-

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

Utöver hyror för tiden t.o.m 2 månader efter förlisningen, d.v.s till 16.6. fick all extra hyra utbetald för tiden 17.6- 21.7. Salongsuppassare Erik Karlsson fick hyra t.o.m sin hemkomstdag 25.7 och smörjare W.Petterson fick hyra t.o.m sin hemkomstdag den 16.10.41 Dessa hyror kostade rederiet total 12289:01 vilket SKN ersatte den 31.12.41.

Effektlistorna skrivna på urivna sidor ur en kassabok ochodaterade.

Befh utom kläder mm för 1956:- förlorat radio 250, kamera 75, skrivmaskin 125, räknemaskin 75, böcker 170, 3 lådor Genever 90, 1 låda vin 50, 2 lådor whisky 100, 6 lådor tobak 21, 2000 cigaretter 50, 100 cigarrer 10:-

Telegrafisten förlorat sin frimärkssamling (Ungern,Österrike m fl), ett schack spel och en krokodilhandväska 20:-

Chiefen tagit upp bl.a 2 prydnadselefanter 150:-, promenadkäpp 10, tropikhjälm 8, 1½ låda whisky 80 och 20 flaskor öl 5:-

Följande 5 skrivit sina listor troligen på konsulatet i Bremen på papper av dålig kvalitet med tysk sammanräkning avGuthaben: Matroserna Kömsi, Kazak, Vessik lättmatros Häggblom och eldare Nellis. Rederiet sände den 23.9.41 kr 8340:40 till Bremenkonsulatet för dessa 5.

Matros Johannes Säkki utkvitterade i Sthlm 24.7. kr 565:-

Lättmatros Valter Jensen begärt 840:-, fick 450:- som rederiet lät sätta in på svensk postsparbanksbok enligt meddelande till J. hemadress i Viborg i Danmark 29.7.41

Lättmatros Käkhänen i Sthlm 23.7 utkvitterat 565:- inkl kost u. hemresan

Lättmatros Larkonen dito samma dag.

Lättmatros Kaare Olsen utkvitterade 29.10.41 i Bremen 550:- på adress Staatliche Krankenhaus,Chirurghausstrasse 1, Bremen.

Mekaniker Rozefelds utkvitterade den 28.8.41 kr 475 i Hudiksvall

Smörjare Paulsen fick 337:50 den 16.10.41 hem till Vestfinnmark Norge

Eldare Amundsen fick 337:50 hem till Bergen 14.9.41

Eldare Carlsen -"- -"- Jelöy 8.9.41

Eldare Klerck fick 475:- i Kirkenes 18.9.41

Eldare Spulis skrev sin lista i Landskrona 13.8.41, fick 475:- 28.8

Lämpare Komppa fick 490:- i Stockholm 23.7.41

Stuert Sundman utkvitterat 716:- i Köpenhamn 16.10.41

Kocken Larsson fick 475:- i Ure, Ofoten 26.10.41

2e kocken Assaf skrivit sin lista på ett gulnat räkneark i Stalag XB och satt upp presentation wrist watch £4.4, silver cigarette case 15 pence och tropical pants & jacket £1.15.6/totalt £ 58 = 980:20

Rederiet satt in 1433:18 inkl hyra,krigsrisk,effekter på postsparbanken i hans namn den 28.7.41 Assaf uppgivit sitt prisoner of War nr 101061

Mässuppssare Leslie Lace också skrivit listan i fånglägret

Rederiet utbetalat 398:58 I London 24.7.41 till någon anhörig där.

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

Utbetalningen gått genom Swedish Iron Ore Ltd i London. Lace hade begärt £ 47 = 762 kr.

Uppassare William Beatties lista är också från Stalag XB, £ 31.3 =499 kr Även för honom gick utbetalningen via Iron Ore i London 27.7 till ngn anhörig.

Skansuppassare de Ruyter, som SKN inte kunde kunnat spåra ännu i okt 41, fick den 18.11.41 ut 475:- i Rotterdam (Begärt 644:-)

T. Fredh

Båtsman Louis Olsson, Hedekas, berättar:

(Utanför Spärren ,del 3 - Lysekil 1983)

Vi fick 30 minuter på oss att lämna Sir Ernest Cassel. Tyskarna brukade plundra de båtar de kapat men här tog de ingenting. Vi uteseglare hade inte mycket ägodelar och i stort sett hade vi bara kläderna vi gick och stod i. På kaparen Thor togs vi emot av fångofficeren som var en sjökapten från något tyskt rederi. Det var en hygglig prick som var mer sjöman än nazist. Skepparen däremot var en ärkenazist och fähund, men honom träffade vi ju aldrig. Det kändes lite kusligt när vi vandrade ner våning efter våning på Thor. Efter varje våning hörde vi hur kraftiga järnluckor låstes. Hade Thor blivit sänkt hade vi varit dödens därnere. De första dygnen fick vi komma upp och få frisk luft men i nästan 2 månader hölls vi inspärrade i fångskeppet. Maten var bra och var ett himmelrike mot vad som skulle vänta oss i matväg senare. På skotten i lastrummet kunde vi läsa inristade namn från andra fartygsbesättningar som suttit fångna. Vi kunde bl.a. tyda namnen Trollehom och Voltaire. När tysken väntade bombanfall blockerades våra dörrar extra. Tidvis körde båten för fullt, men ibland låg den stilla. Vi blev kapade utanför Azorerna men vi tror att kryssaren gick upp mot Island och Nordnorge och sedan utmed norska och svenska kusterna ner till Kielkanalen för att till sist anlöpa Cuxhaven. I Cuxhaven väntade lastbilar som fördes oss svenskar till Sandbostel, 5-6 mil från Bremen, Stalag XB, ett läger på en ödslig hed. Vi var 45 man från Sir Ernest Cassel och i lägret hade det funnits ytterligare en svensk besättning från ms Trolleholm, även densänkt av Thor. Vi kom dit sittande på lastbilsflaken och vi undrade förstås vart det skulle barka hän. Vi blev hyggligt behandlade men fick ingen mat i lägret som låg på en hed på en plats som Gud verkade ha glömt. Det var taggtråd omkring och beväpnade poster och kontroll och räkning dagen i ända. Vi var 1880 sjömän från en rad nationer i Stalag XB. Bara från vårt fartyg var ett 10-tal nationer..Barackerna var av usel kavlitet, oisolerade och kalla. Vinden blåste genom springor i väggarna. Vi sov på britsar, 3 i höjd, utan madrasser och hade bara en tunn filt per man. Det var gap och skrik men

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

vi fick aldrig stryk. En ljusning med maten blev det när Röda Korspaket kc Kapten Hyllengren fick sitta i långa förhör och hävdade att vårt land och fartyg var neutralt medan tyskarna hävdade att vi gått i engelsk tjänst. Efter 3 månaders väntan blev det klart att vi skulle få resa hem. Utanför lägret stoppade tyskarna en dansk lättmatros, en käck pojke som alla tyckt bra om. Alla skulle få åka utom han. Han hade tårar i ögonen när han sa adjö till oss andra från Sir Ernest Cassel. Vad det blev av honom fick vi aldrig reda på . Kvar i Tyskland blev även alla norrmän ixbesättn besättningen. En svensk hölls kvar några dagar extra, anklagad för att han var gift med en engelska och för atthan varit anställd i Röda armén ,vilket han självförnekade. (Foto av besättningen i lägret finns i boken)

UDHP 80c 3515 Endast ett TT-referat av sjöförklaringen i mappen.

SKNEIII 203

Fånglägerbrev till hustrun från befh Hyllengren

28.5.41 översände rederiet till SKN avskrift av brev från befh till dennes hustru " varav framgår att Sir Ernest Cassel blivit sänkt samt att hela besättningen räddats och f.n. befinner sig i Tyskland såsom krigsfångar. UD undersöker f.n. möjligheterna att få de svenskaundersåtarna av befäl oc besättning fria och hemförskaffade till Sverige. Vi avvakta Edert meddela om ni med stöd av ovannämnda brev är i stånd att utbetala totalförlustersättningen för fartyget, i vilket fall vi skola översända försäkringsbrevet i endosserat skick.

Högaktningsfullt

Trafik AB Grängesberg-Oxelösund.

========================= ============ ===================

Abschrift 10.5.41 9-10

KRIEGSGEFANGENENPOST

STALAG XB
35
Geprüft

GEBÜHRENFREI

An
Fru Elsa Hyllengren
Empfangsort: Malmö
Strasse: Killianzollgatan 3
Land: Schweden
Landesteil / Provinz uzw

Abeender:
Vor- u zunahme:Kapten Victor Hyllengren
Gefangenennummer: 97937
Lagerbezeichnung: Stalag XB
DEUTSCHLAND / Allemange

Den 3 Mai 1941.

Min älskade lilla stumpa!

Som du förstår är det slut med Cassel, hon fick en värdig grav,2700 famna

SIR ERNEST CASSEL 16.4 41

djup. Hela besättningen räddad och vi alla i Tyskland. Här går ingen nöd på oss, och vi räknar med att komma hem rätt snart.Det skall bli skönt, så nära hemma har jag ej varit på långa tider. Jag mår bra och jag hoppas att du mår finfint och behåller ditt goda humör och ej är orolig föt det är inget att vara orloig för. Närjag kommer hem vet jag ej, men det dröjer ej länge. Jag är belåten med att det gått såväl som det gått, ingen skadad. Skriv omgående brev hit med allt som står på baksidan som adress. De innerligaste hälsningar och tusende kyssar

Kram

Din egen Wicke

STALAG XB
35
Geprüft Ha.

UDHP 39-1 vol 1673 UDHP 1673
Sv.Krigsfångar

Brev till UD om son i tyskt fångläger 27.5.41

(Ink.UD 28.5) Undertecknad vill härmed vördsamt anhålla om UD:s benägna bistånd och medverkan till frigivandet av min son, motormannen Folke Waater Wedberg, som enligt närlsutet brev från honom vistas i ett tyskt fångläger. - Nämnda Wedberg är född 23.3.21 i Gamlestadens församling i Göteborg och är numera skriven i föräldrahemmet, Allmänna Vägen 4,Gtbg. Den 19.12.40 mönstrade han i Göteborg på norska ms Taurus[x] och avgick från Göteborg omkring 20-21.1.41 med - efter vad jag å ryktets vägnar fått höra- Glasgow som destinationsort. Här avmönstrade han och mönstrade på någon annan båt, från Glasgow eller någon annan hamn i England vet jag inte. Denna blev, enligt hans brev, sänkt och de överlevande förda till ett koncentrationsläger.Jag vore därför synnerligen tacksam om UD på något sätt kunde utverka möjlighet för honom att bli frigiven och få komma hem.

Göteborg 27.5.41

Högaktningsfullt

Allmänna Vägen 4,Göteborg. B.F.Wedberg

======= ======== ======== ========= ===========

Bifogat följande illa åtgångna hoptejpade brevlapp,på baksida stämplad med Absender, vor- u zunahme: Folke Walter Wedberg Gefangenennummer: 97941 Lagerbezeichnung: Stalag XB, Deutschland (Allemange)

Meddelandet är skrivet på insidan av en dubbelvikt brevlapp, vars framsida stämplats med :

KRIEGSGEFANGENENPOST

Se sid 9

---

x ms Taurus var en av de norska kvarstadsbåtarna som bröt sigut fr.Gtbg till Kirkwall den 23.1.41

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

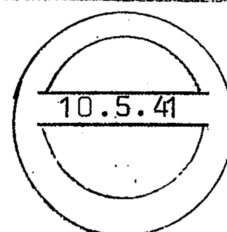
Den 3/5 -41

Bästa mor och far samt syskon.

Jag får nu skriva och tala om vart jag är. Jag är här i Tyskland på ett fångläger - men det är inte farligt för det är bara för att våran båt är sänkt, men jag hoppas att jag snart kommer hem, det blir nog inte många dagar här vi skall få chans att åka hem så fort som möjligt. Jag hoppas att ni mår bra som även jag gör. Om ni vill skriva till mig så står min sdresse på baksidan - menjag tror attjag är hemma innan ni hinner skriva till mig. Många hälsningar från eder son

Folke

Brevets framsida



KRIEGSGEFANGENENPOST

An fru B.F.Wedberg.

STALAG XB
35
Geprüft

Gebührenfrei

Empfangsort: Göteborg
Strasse: Allmänna Vägen 6
Land: Schweden.

===

Någon på UD 4.6.41 haft ett telefonsamtal med kamrer Lindstedt på Grängesbergsbolaget som upplyst att senast erhållna besättningslista från Sir Ernest Cassel avsåg januari 1941 och på denna fanns ej någon Folke Walter Wedberg upptagen.

xxxx xxxxx xxxx

J.Setterwall,UD, 5.6.41 i brev till herr Wedberg,Göteborg

Åberopande Edeer skrivelse av den 17 nästlidne maj angående svenske sjömannen Folke W.Wedberg, har jag äran meddela - för förtrolig kännedom - att UD, som sedan någon tid förgandlat med vederbörande Tyska myndigheter angående frigivning av de internerade svenska sjömän, vilka i likhet med Folke Walter Wedberg intagits i fånglägret Stalag XB, komme att frigivas och hemsändas inom den allra närmaste framtiden. I betraktande härav synes man vara berättigad att hoppas att Wedberg snart komme att återvända till Sverige.

J.Setterwall

Byråchef

Eric von Post, Berlin 11.6.41 i brev till byråchef Setterwall

Broder!

Åberopande tidigare skriftväxling rörande de i Sandbostel

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

internerade sjömännen från Sir Ernest Cassel (och ev. Trolleholm),och senast vårt telefonsamtal igår, skyndar jag mig att meddela, att marinattachén vid beskickningen vid en förnyad påstötning i morse på OKM erhöll svaret att frågan om de svenska sjömännens frigivande vore av rent politisk natur och att det följaktligen tillkomme Auswärtiges Amt att fatta beslut i saken. På marinattachéns invändning att beskickningen för några dagar sedan av A.A. erhållit beskedet att förevarande fråga vore av sjömilitärisk art och att OKM vore den rätta myndigheten, svarade vederbörande att så ej vore förhållandet, utan att det , som sagt, vore AA som bestämde. ~~swärtiges Amts Politiska avdelning~~ I detta något förbryllande läge ha vi ansett lämpligast att hänskjuta frågan till Auswärtiges Amts politiska avdelning och jag ämnar idag tala med Gesandter von Grundherr i saken . Parallellt med frågan om frigivandet skola vi snarast söka erhålla ett tillstånd för konsuln i Bremen att besöka sjömännen. Jag skall ej heller underlåta stt i samband med min démarche söka få reda på var Trolleholms besättning befinner sig.

Din tillgivne

Eric von Post

Dito , Berlin 12.6

Broder!

I anslutning till mitt handbrev av den 12 innevarande månad ber jag härmed få översända avskrift av en igår daterad skrivelse från OKM till marinattachén ,Kommandörkapten Forshell, vari meddelas, att besättningen å Sir Ernest Cassel komme att frigivas inom de närmaste dagarna och att frågan om besökstillstånd för den svenska konsuln härigenom förfölle. Detta besked innebär väl egentligen intet nytt utöver vad somtidigare muntligen meddelats Forshell och har sannolikt ej avseende å den framställning som gjordes av jag igår till dr Albrecht. I OKM:s skrivelse meddelas vidare att ännu intet positivt föreligger beträffande besättningen å Trolleholm, men att besked skall lämnas snarast möjligt.

Din tillgivne

Eric von Post

Kabinettssekreterare Boheman,Sthlm 17.6,i brev till envoyén Arvid Richert i Berlin. (Med kurir)

Broder! Som du torde veta hålles ett betydande antal svenska besättningsmän från fartygen Sir Ernest Cassel och Trolleholm sedan 6 à 8 veckor tillbaka internerade i ett tyskt fångläger i närheten av Bremen. Från Tysk sida har icke uppgivits annan grudd för detta än att internering skett av "Sjömilitära skäl." - Visserligen har numera enligt von Posts brev till Setterwall den 13 i denna månad, OKM ställt i utsikt att besättningen å

SIR ERNEST CASSEL 16/4.41

Sir Ernest Cassel kommer att frigivas inom de närmaste dagarna, men hela saken synes oss så märklig ,att jag undrar, om det icke vore lämpligt att reagera starkare. Det är väl ändå ganska upprörande atteett 80-tal svenska medborgare - vi ha ju trots begäran ej ens fått uppgift om vilka de äro - utan att , såvitt vi veta, ha begått någon förseelse eller eljes själva givit anledning därtill ,hålas internerade och icke medgivas rätt till att hemresa. Beskickningens démarcher ha ju icke resulterat i önskade upplysningars erhållande och svenske konsuln har ej ens besökt lägret Dess bättre har rederierna visat sig ovanligt tålmodiga och pressen har ej tagit upp saken. De " sjömilitära skälen" kunna väl ändå ej ha varit så starka att de motivera en åtgärd som den ifrågavarande.
Jag får därför be dig söka utverka en omedelbarrfrigivning av alla de internerade besättningsmännen, varvid du kanske kan framhålla den uppmärksamhet fallet väckt hos svenska regeringen, och även hemställa om närmare upplysning av motiven för interneringen. Därjämte förefaller det lämpligt attuttala en livlig förhoppning att ett upprepande icke kommer att ske. Vi äro förvånade över att tyskarna inte kunna låta de å de svenska fartygen Frost,Frisia och Hispania i Bordeaux kvarvarande personerna hemresa och hoppas att jämväl denna fråga snarast blit uppklarad. Slutligen får jag tillägga, att vi till stöd för vårt rättmätiga krav på snabbt frigivande kunna åberopa dels XI Haagkonventionen angående vissa inskränkningar i utövandet av rätten till uppbringning i sjökrig artikel 5 och dels artikel 76, stycke 2 i Prisenordnung av den 28.8.39 där tydligt är utsagt att besättningingen även å fientligt fartyg som uppbringas skall frigivas om den tillhör neutral part.

Boheman
Kabinettssekreterare

============== ============= =========

UD PM 20.6.41

Rederiet intog ännu idag den ställningen att någon publicitet i saken icke önskades. Rederiet har underrättats om att UD vid ev. förfrågningar från tidningarna komme att hänvisa vederbörande till rederiet.

Envoyén Richert,Berlin 26.6 brev t. Boheman,UD

Åberopande ditt handbrev av 17 innevarande månad ber jag få meddela, att von Post i denna angelägenhet ånyo uppsökt dr Albrecht i AA.,vilken upplyste att beslut fattats om hemsändande " in kürzester Zeit," av besättningen från Sir Ernest Cassel. Vad besättningen från Trolleholm beträffar hade däremot AA ännu icke erhållit några som helst upplysningar men dr Albrecht lovade att påskynda undersökningen. Von Post anhöll att därest sjömännen från Trolleholm befunne sig i samma läger som Sir

SIR ERNEST Cassel 16.4.41

Ernest Cassels sjöfolk (vilket vore högst sannolikt) alla måtte samtidigt frigivas. Ifråga om de i Bordeaux kvarvarande svenska sjömännen lovade dr Albrcht påskynda utverkande av tillstånd för dessa att få resa hem. I samband med ovanstående gjorde von Post en hemställan att sådana långvariga interneringar som sjömännen från Trolleholm och Sir Ernest Cassel måst underkasta sig , icke måtte återupprepas i ev. framtida fall då svenska sjömän från sänkta fartyg omhändertogos av tyskarna . Dr Albrecht förklarade att åtgärder från tysk sida redan vidtagits för att förhindra ett återupprepande av dessa långadröjsmål med sjömännens hemsändning. Emellertid bad han oss samtidigt beakta nödvändigheten för OKM att , sedan utländska sjömän landsatts pm Tyskt eller av Tyskland ockuperat område, ej tillåta dessa att resa hem efter en alltför kort tidrymd,enär i annat fall genom de frigivna sjömännen värdefulla sjömilitära informationer kunde komma fienden tillhanda. Alltså ~~Abwehr-synpunkten~~ Abwehr - synpunkten. Idag har till beskickningen inkommit härmed i avskrift närslutna Verbalnote(Se nedan) från Auswärtiges Amt , i vilken bekräftas att besättningen från Sir Ernest Cassel skall få resa hem inom kort. Setterwall har erhållit avskrift av detta brev jämte bilaga. - Sedan ovanstående skrivits har från kosnulatet i Bremen ingått härjämte i avskrift bifogade skrivelse, varav bl.a framgår att Chefen för lägret i Sandborstel när som helst väntar order om frigivande av Sir E.Cassels besättning , att denna befinner sig väl och att jämväl Trolleholms besättning förts till Sandborstellägret.

Richert

============ ================= ===================

Bilaga

AUSWÄRTIGES AMT
Nr R 18278/41

VERBALNOTE

Berlin W8
Wihlemsstrasse 74-76.

Das Auswärtige Amt beehrt sich , der Königlich Schwedischen Gesandtschaft im anschluss an die kürzliche unterredung mit herrn vortragenden Legationsrat dr Albrecht mitzuteilen ,dass die vorbereitungen für die abreise der Besatzung des Dampfers Cassel im gange sind und dass die abreise in kürzester Zeit erfolgen wird.

Berlin den 23.6 41

An
Die Königlich Schwedische Gesandtschaft
Berlin

Konsulatet i Bremen till Berlinbeskickningen 26.6.41

Mit meinem heutigen bestätige ich die Telefonische unterrede mit Herrn

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

Legationssekretär Almquist und führe dazu nochmals folgendes zu:
Der Leiter des Internierungslagers Sandborstel, Herr Kapitänleutnant Spies ist zu Zeit in Berlin und erwartet die leitung des Gefangenenlagers, herr Kapitänleutnant Prösch, täglich die nachricht, dass die Mannschaft des Schiffes Sir Ernest Cassel freigelassen wird. Aber die leitung des Lagers kann in der angelegenheit selbst nichts unternehmen , sondern muss abwarte bis nachricht von Berlin kommt. Ein besuch meinerseits ist nicht möglich und verweise ich hierbei ergebenst auf ~~meinxSchreibenxdsxxxxxx~~ mein Schreiben von 3 ds. Für einen solchen besuch bedarf es der ausdrücklichen genehmigung des OKW. - Der Kapitän vod Sir E. Cassel stand bei meiner unterredung neben dem gegenwärtigen Leiter, Herrn Kapitänleutnant Prösch, und wurde mir auf meine rückfrage mitgeteilt, dass sich Kapitän und Mannschaft durchaus in einem guten zustand befinden und keine irgendwie gearteten wünsche hätten wir nur den einen ,möglichst bald frei zu kommen .
Bei dieser gelegenheit stellt ich fest , dass die Mannschaft des Dampfers Trolleholm sich ebenfalls in diesem Lager befindet. Ich bemerkte mir dann aus meiner unterredung weiter folgendes:
Sobald die beiden Mannschaften freigelassen sind, werde ich sie hier in Bremen, in einem Hotel, wo ich schon oft Schwedische Seeleute untergebracht habe ,unterbringen und werde für eine möglichst schnelle absendung nach Schweden - voraussichtlich über Warnemünde- Gjedser sorgen. Wie mir von ihnen mitgeteilt wurde, bedarf es dazu des Durchlass-Schein Nord und eines Ausreisevermerks über Dänemark nach Schweden. Eventuell wäre hierfür ein Kollektivschein zu nehmen. Sobald sich näheres über die freilassung erfahre, werde ich alle schritte ergreifen , um die Sreleute so schnell als möglich wieder nach Schweden zu bringen.

E. Kellner

Konsul

Brev från G.von Otter, Legationen,Berlin 9.7, till byråchef S von Euler, UD

Broder!
Rörande sjömännen från Sir E.Cassel har jag idag från konsulatet i Bremen erfarit att de på grund av ett förfogande från de marina myndigheterna ännu icke kunnat utsläppasffrån lägret och överantvardas åt konsulatet. Vid därpå gjord förfrågan i OKM meddelas att formaliteterna för utsläppandet beräknas vara klara inom mycket kort tid. Besked rörande Trolleholm besättning vore ochså snart att förvänta. Arbetena för anskaffande av utresetillstånd och Danska geneomresetillstånd åt sjömännen från de båda fartygen pågå. Dessa tillstånd kunna, enligt vad son igår försäkrades mig från OKM, erhållas utan svårighet inom några få dagar, vilken väntetid betingas av rent tekniska skäl G von Otter.

SIR ERNEST CASSEL 16.4 41

E. von Post, Berlin 12.7.41 i brev till J.Setterwall,UD

Broder!

Vid ett besök som jag igår avlade hos Geheimerådet Albrecht, påtalade jag ännu en gång långsamheten ifråga om frigivandet av Sir E. Cassels besättningsmedlemmar och hemställde om uppgift angående vilka åtgärder Auswärtiges Amt vidtagit i syfte att förhindra en återupprepning.
Dr Albrecht svarade, att medan tidigare uppgifter angående de i lägret internerade lämnats till Krigsfångekommittén i Genève ,åtgärder nu vidtagits så att i fortsättningen omedelbar underrättelse om internerade svenska sjömän komme att lämnas dels AA för beskickningena underrättande, dels närmaste svenske konsul för vidtagandet av preliminära åtgärder för internerade sjömäns hemsändning. Ytterligare en del åtgärder kunde förväntas bliva vidtagna och dr Albrecht hoppades att i fortsättningen onödiga uppskov skulle kunna undvikas. Han nämnde i förbigående att vissa svårigheter synbarligen förelåge att förmå Gestapo att i fall som dessa underlåta att göra mera ingående undersökningar: han trodde dock att dessa svårigheter skulle kunna undanröjas. Vid samtal igår med konsulatet i Bremen hava vi inhämtat att nu i det närmaste allt är klart för hemsändande av besättningarna från Cassel och Trolleholm: under em väntades vissa kompletterande passuppgifter,varefter sjömänne, efter vad man hoppades, skulle kunna avresa till Sverige utan ytterligare uppskov. Idag har Grängesbergsbolagets representant här i Berlin upplyst att bolagets båt Luossa väntas till Bremen och att den nog skulle kunna taga samtliga med till Sverige. Härom skola vi nu telefonera till konsulatet i Bremen.

von Post

G.von Otter, Berlin, 12.7.till byråchef S. von Euler,UD

Broder!

Härmed ber jag få överlämna avskrift av en från Auswärtiges Amt inkommen förteckning på de svenska besättningsmedlemmarna från Sir Ernest Cassel. ((Finns ej i mappen)) I en Verbalnote, som översändes med listan, meddelades att samtliga dessa personer komma att frigivas. I noten meddelades vidare att avgörande beträffande en person vid namn Gunnar W.Petterson kunde träffas först vid en senare tidpunkt. Härom u-rättade jag Setterwall vid vårt telefonsamtal den 5.7

G. von Otter

Brev inkommet 21.6 till Norrbottens Landskansli

Härmed anhåller undertecknat vördsamt Länsstyrelsens bistånd att om möjligt är få min son, svenske undersåten Sven Adolf Persson- Kattilasaari, född den 5.2.05, hem till Sverige från fångenskap i Tyskland. Han har varit an-

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

ställd som 3e maskinist i Grängesberg- Oxelösund AB men på grund av fartyget förlisning är nu i fångenskap i Tyskland. Hans adress i Tyskland är: Sven Adolf Persson, Gefangenennummer 88744, Lagerbezeicnung Stalag XB, Deutschland (Allemagne). Anhåller värdsamt om svar, om det är möjligt att få honom hem.

Kattilasaari den 18.6.41
Hulda Persson Pekula
Adress: Kattilasaari, Lomkärr.

Svar från UD, Sthlm 4.8. 41

Åberopande Eder skrivelse till länsstyrelsen i Norrbottens län den 18 nästlidne månad angående sjömannen Sven Adol Persson, vilken skrivelse överlämnats till UD för direkt besvarande, har jag äran meddela , att besättningen å ångfartyget Sir Ernest Cassel, å vilket fartyg Eder son torde hava varit anställd, med största sannolikhet kommer att erhålla tillstånd att hemresa inom dennärmaste tiden. Jag får tillägga att besättningen - såvitt Departementet har sig bekant - befinner sig vid god hälsa.

Enligt uppdrag
J.Setterwall
Byråchef

B

Alles läuft wie am berühmten Snürchen

J.Brennecke: " Hilfskreuzer Thor" (Herford 1967):
Den 16 april.Das Wetter bleibt schlecht. Das Barometer fällt ständig. Kl 16.27. Schiff in sicht! Nach den Kränen an Deck scheint es ein Erzdampfe zu sein. Näher ran! Schwedische hoheitszeichen werden an der Bordwand deutlich, Nach den erfahrungen mit der Trolleholm gibt Kähler (der Kommandant alarm und schiesst auf 40 HM, die Kriegsflagge setzend, 2 stoppschüsse vor den Bug. Alles läuft wie am berühmten Snürchen. Der Schwede blässt Dampf ab und funkt nicht. Das Untersuchungskommando fährt hinüber, fischt die über bord geworfenen Geheimunterlagen auf, entert das Schiff und meldet: " Schwede ist die 7739 brt grosse Sir Ernest Cassel, heimathafen Stockholm, in Britischer charter in ballast von Glasgow über Kapstadt nach Lorenco Marques unterwegs. " - Als prise kommt die beute nicht in frage:einmal, wei sie ein 1910 erbauter Kohlenbrenner mit nur 10 knoten ist, zum anderen weil die viele Kräne an Deck zu auffallend sind. Also versenken! Auf 38° 1′N - 40°W endet des Schweden dasein auf dem grunde des Meeres, Auch diese Schwe ische Besatzung ist nicht böse darüber, aus der "Englandfahrt" heraus zu kommen. Mit diesem Erzdampfer ist das 12 feindliche Schiff aufgebracht, 11 sind versenkt, der Holländer Kertonso als prise in die heimat gebracht. Zusammen sind damit 96603 tonnen Schiffsraum dem feinde entzogen.

SIR ERNEST CASSEL 16.4 41

Ytterligare en tysk skildring

(G.Hümmelchen : Handelsstörer (Müncehn 1967))

Drei Tage später glückte es in den abendstunden den alten Schwedischen Erzfrachter "Sir Ernest Cassel" , 7739 brt, aus Stockholm "lautlos" aufzubringen. Der Dampfer lief in ballast von Glasgow über Kapstadt nach Lourenco Marques um dort Erz zu laden. Nach anbordnahme der 45 Mannn starken Besatzung sank das Schiff gegen 20.00 Uhr auf 38° N- 40° W nach sprengung. Die Sir Ernest Cassel war das letzte opfer von Schiff 10, das nunmehr auf heimatkurs ging und ab 18.4 kurs auf die Biscaya nahm. Am 20.4 abends überschritt der Hilfskreuzer mit 16 knoten fahrt und ostkurs planmässig 30° W. Am 23.4. 06.45 Uhr kamen voraus 2 Seeflugzeuge von typ He 115 in sicht, die mit dem Schiff erkennungssignale austauchten. Gegen 08.20 Uhr erschien die Zerstörern " Erich Steinbrinck" , " Friedrich Ihn" und " Bruno Heinemann" und übernahmdie sicherung des Thor. -

Thor löpte kl 21 den 24.4.41 mee sin eskort, försenad av storm, in på Cherbourgs redd. Thor gick senare nordvart via Le Havre till Hamburg dit hon kom natten till den 30.4 efter en kaparfärd som varat 1 329 dygn varunder hon tillryggalagt 57532 sjömil och sänkt 12 fartyg på 96602 brt.

HISTORIK Egna anteckningar

Malmlastångare på 7738 brt byggd 1910 vid R.& W.Hawthorne, Leslie &Co i Hebburn-on-Tyne av stål. (Ex Ernest) Tillhörig Trafik AB Grängesberg- Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm. Sjösatt 23.4.10, lev 28.7.10 till red AB Luleå-Ofoten i Sthlm vars flotta 1916 övertogs av Grängesbergsbolaget. Var i 3 år handelsflottans största fartyg och var ännu 1941 rederiets störtsa speciallastfartyg, konstruerat för enbart malmlaster. 10800 ton dw. 2400 ihkr triplemaskin + 3 pannor från North Eastern engineering Co i Wallsend. Liksom den något mindre Vollrath Tham (Krigsförlist 10.11.41) var Sir Ernest Cassel konstruerad av de svenska ingeniörerna S.Welin och J. Johnsson och hade istf sedvanliga lastrum 12 st malmfickor med mellanliggande lossningsschakt, betjänade av 12 parvis placerade el. däckskranar. Under malmfickornas bottnar fanns ett ångrörssystem för att hindra malmen att vintertid, snö- och isblanda, frysa samman .De vertikala skooten avslutades 2 meter över tanktaket och var förenade med malmfickornas sluttande bottnar. Fickorna saknade garnering. Via de lutande bottnarna leddes malmen till de yttre utlopsluckorna mot lossningsschakten. Särskilda sidotankar för vattenbarlast. Fartyget fick sitt namn efter en tyskfödd engelsk finansman som tiden före 1914 var bolagets störste aktieägare. -Sir Ernest Cassel lossade 10.000 ton malm på 27 timmar med en arbetsstyrka på 24 man och en kolför-

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

brukning på a8 ton, för en kostnad av 825 kr. En vanlig malmångare behövde för samma last 60 timmar med 60 mans arbetsstyrka och 40 tons kolförbrukning till en kostnad av 5500 kr. Allt enligt beräkningar gjorda 1900. - Med brygghus, poop och sina 12 kranar hade fartyget en ovanlig exteriör. Hennes förste befh E.Ström blev borta 28.11.13 med rederiets nybyggda ss Malmberget på 7357 brt lev samma år från New Castle, L.138 B 19,2 och av samma typ som Cassel och Tham.Malmberget försvann med man och allt på resa med malmlast Narvik-Rotterdam efter att ha siktats sista gången kl 14 den 28.11.13 i NW orkan 2′NW Tenholmens fyr. Nästa dag drev vrakgods iland på västsidan av Fuglö. 43 man försvann med henne .- Aug 1921-maj 1922 gick Cassel p.g. av lågkonjunkturen under tysk flagg på sin Narvikstrade , redac av Aug.Bolten i Hamburg och med namnet tillfälligt nedkortat till Ernest. 21.6.19 hade hon grundkänning påett okänt 8-metersgrund vid Hävringe där kortet visade 28 ms, och blev läck i tre tankar. - i Nov 1924 spolades Ie styrman överbord i hårt väder i Atlanten. - Samma år grundstötte hon vic Holländska kusten men flottogs av 4 bärgningsfartyg sedan 2500 ton malm läktrats. - Natten till 19.7.32 på resa Luleå-Emden med malmlast grundstötte hon vid Gedser, NO Fehmarn, och fick betydande bottenskador. Tog sig flott med assistans av Switzers sedan 1000 ton lossats och hjälptes ut ur det grunduppfyllda området. Efter lossning i Malmö dockades vid Kockums.- I januari 1937 hade hon en svårr orkanresa.Narvik- Rotterdam. Hon mötte orkanen mellan Utvaer och Ytteröyane och trots sin relativt kraftiga maskin avancerade fartyget den 20-21.1.knappt 20′och följande dygnet endast 17′. Den 22.1 ökade orkanen i styrka och den 23.1 hade fartyget drivit ett 70-tal distansminuter NW-vart. På f.m. 23.1 började man åter krypa sydvart och hade kl 17 kommit till N 59 55′- då orkanen ånyo tilltog. Ända till kl 04 den 26.1 drev ångaren NW-vart till N 61 10′,sedan kunde hon åter styra sydvart och efter att ha assisterat roderskadade C.F.Liljevalch in tillkustenvid Hellisöy kl 07 27.1 fortsattes resan mot Rotterdam. - Den 9.4.40 befann sig Sir E.Cassel på resa med kollast för svenska staten från Immimgham till Göteborg, måste återgå och lossa i England och sattes i juni 40 in i tidsbefraktning för Ministry of Shipping. Hon gjorde 10 resor USA- UK mestadels utan konvoj och ingick i dec 40 i den konvoj i vilk en ms Stureholm sänktes med man och allt. Av konvojens 40 fartyg sänktes 17 av ubåtarna men Sir E. Cassel klarade sig . Hennes befh Ivar Öhman som varit sömn- och aptitlös en längre tid och som skadades av bombraiderna mot de Engelska hamnarna och stressades av oupphörligt krångel med rymningar, fylleri och slagsmål bland besättningen, begick självmord i Cardiff 6.9.40 Salongsuppassare Rune Svensson fann kl 10 fm befh sittande blodig i en korgstol i sovhytten,hållande huvudet i händerna. Han hade skjutit sig mec

SIR ERNEST CASSEL 16.4.41

pistol genom högra tinningen och skottet hade gått ut genom vänstra tinningen.Han hade svåra plågor och leddes till soffan. Chiefen tillkallades öchlarmade läkare och polis. Befh fördes till Hamadayas Seamens hospital och levde ännu kl 21. -

Sir Ernest Cassel 16.4.41

Abschrift.

/Stämplat:/
10.5.41. 9-10

KRIEGSGEFANGENENPOST

An Fru Elsa Hyllengren,
Empfangsort: Malmö,
Strasse: Killianzollgatan 3,
Land: Sweden.
Landesteil /Provinz usw./

Stalag X B
35
geprüft

Gebührenfrei:

Absender:
Vor- und Zuname: Kapten Wiktor Hyllengren,
Gefangenennummer: 97937,
Lager-Bezeichnung: Stalag X B

Deutschland /Allemagne/.

Den 3 maj 1941.

Min lilla älskade stumpa!

Som du förstår, så är det slut med Cassel, han fick en värdig grav, 2700 famnars djup. Hela besättningen räddad och vi är alla i Tyskland. Här går ingen nöd på oss, och jag räknar med att komma hem rätt snart. Det skall bli skönt, så nära hemma har jag ej varit på långatider. Jag mår bra, och jag hoppas att du mår finfint och behåller ditt goda humör och ej är orolig för det är inget att vara orolig för. När jag kommer hem vet jag ej, men det dröjer ej länge, jag är belåten med att det gått så väl som det gått, ingen skadad. Skriv omgående brev hit med allt som står på baksidan som adress. De innerligaste hälsningar och tusende kyssar och kram.

Din egen Wicke.

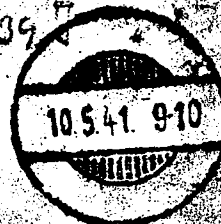
Stalag X B
35
geprüft Ha

Vidimeras:

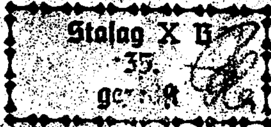
Helge Kjellin .... Marg. Waldenström ....

iegsgefangenenpost

HP39



An Fru B. F. Wedberg



Gebührenfrei!

Empfangsort: Göteborg

Straße: Allmäna väg 4

Land: SCHWEDEN

Landesteil (Provinz usw.)

Absender:

Vor- und Zuname: Falke Walter Wedberg

Gefangenennummer: 97941

Lager-Bezeichnung: Stalag X B

Deutschland (Allemagne)

DEN 3/5 41

Bästa Mor o Far samt Syskon

Jag får nu skriva
och tala om vart jag är
Jag är här i Tyskland
[redacted] det
är inte farligt för det är
bara för att väjern
[illegible] men jag
hoppas att jag snart kom-
mer hem det blir nog
inte många dagar här
vi skall få Chans att
resa hem så fort som
möjligt jag hoppas att

... mar ... som ...
jag gör som ni ville skriva
till mig så står min
adresse på baksidan men
jag tror att jag är hema
innan ni hinner skriva
till mig många hälsningar
[illegible] från eder
Son
Folke

geprüft

Till

Utrikesdepartementet

Stockholm.

Undertecknad vill härmed vördsamt anhålla om Utrikesdepartementets benägna bistånd och medverkan till frigivandet av min son, Motormannen Folke Valter Wedberg, som enligt närsluttet brev från honom, vistas i ett tyskt fångläger.

Nämnda Wedberg är född den 27/3 1921 i Gamlestadens församling i Göteborg och är numera skriven i föräldrahemmet, Allmänna Vägen 4 i Carl Johans församling i Göteborg.

Den 19 dec. 1940 mönstrade han i Göteborg på norska m/s Taurus och avgick från Göteborg omkring den 20-21 jan. 1941, med - efter vad jag på ryktets väg fått höra - Glasgow som destinationsort. Där avmönstrade han och mönstrade så på någon annan båt, från Glasgow eller någon annan plats i England vet jag inte. Denna blev enligt hans brev sänkt och de överlevande förda till koncentrationsläger. Jag vore därför synnerligen tacksam, om Utrikesdepartementet på något sätt kunde utverka möjlighet för honom, att bli frigiven och få komma hem.

Göteborg den 27/5-41

Högaktningsfullt

B. F. Wedberg.

Adr. Allmänna Vägen 4.
Göteborg

HEMLIG

VENEZUELA 17.4.41

FÖRSVUNNEN MED MAN OCH ALLT PÅ LEJDRESA - SÄNKT AV U-123

DESSFÖRINNAN BOMBAT AV TYSKT FLYG DEN 10 APRIL

Sjöförklaring i Stockholm lör 30.6.41

Bisittaren sjökapten Anders Edgren i PM :" Beträffande fartygets sjövärdighet med avseende på lastning etc synes oss de av rederiet lämnade uppgifterna vara ur sjöteknisk synpunkt tillräckliga."
Inspektör Th.Meyer i rederiet: Venezuela hade lejd från tysk och engelsk sida för resan till Sydamerika, med tysk kontroll i Kristiansand och engelsk i Thorshavn. Fartyget följde de instruktioner som lämnats av Sjöfartskommittén i Gtbg. Venezuela hade alla neutralitetsbeteckningar med namn, flagg, blågula fält och Sverige på sidorna och Venezuela och svenska flaggor målade på däcken. Venezuela avgick från Göteborg tis 8.4.41 kl 03.30 destinerad till Rio de Janeiro med last av huvudsakliger 4659,4 ton papper och pappersmassa. Anlände till Kristiansand på e.m. 8. och avgick kl 21 . Befh sänt telegram:" Fortsatt allt väl Salomonsson." Djupg F. 22′3′′- A. 26′ Oljeförråd 848½ ton, förbrukning per dag vid 15½ knop var 15 ton. -Tors 10.4 på lat.N 62 00′- W. 02 30′anfölls fartyget av ett tyskt bombplan som fällde 7 st 250kgs-bomber och beströk det med kulspruteeld varvid 2 man sårades. En blindgångare gick ner i styrmaskinsrummet, övriga bomber exploderade intill fartyget som skakades våldsamt varvid bl.a maskinbäddarna rubbades. (Se brev 14.4.41) Anlänt till Thorshavn /8 passagerare ombord/ med reducerad fart fre 11.4 där pentrybiträdet Klint Klintberg ,som fått en kula i armen, fördes till sjukhus. Han kom åter ombord före avgången ~~mån kl 4~~ vid midnatt natten till mån 14.4 . - Kl 09.43 tors 17.4 mottog Göteborgs kustradio ett telegram från Venezuelas befh ,avsänt från en av rederiet beräknad position N 52 35′- W 32 50′eller c:a 105 sjömil utanför det tyska spärrområdet : " Beräknas anlända Rio de Janeiro andra maj. hälsningar Salomonsson." - Sedan har ingenting hörts från fartyget och de 49 ombv.
Telegram till RedAB Iris i Stockholm från ss Fenix kl 09.20 den 5.6.41 " Lat N 54 40′- long W 28 23′obemannad flotte märkt Venezuela -Stockhol - Denna position ligger c:a 200 sjömil i NO.lig riktning från fartygets beräknade position den 17.4
Telegram rederiet 7.5.41 till "Avesta,NewYork":
22207 I utbyte mot Margaret Johnsson lämnade Venezuela Gtbg den 8.4 dest. till Buenos Aires med tysk och engelsk lejd stop. April 10 öst Färöarna blev fartyget anfallet av tyskt plan med bomber och maskingevä varvid 2 besättningsmän sårades och skador åsamkades fartyget orsakande reducerad fart stop April 17 brhh telegraferat beräknad ankomst Rio 2.5

VENEZUELA 17.4.41

Därefter ingenting hört trots anropningar från Göteborg London Rio stop Var god fråga rätta USA-myndigheterna om något hörts från fartyget och ommöjligt få reda på något = Johnssons

Svar från NY ankom 10.5.41 : 02009 Edert 222 USA-myndigheterna ha inge nyheter och inget svar på anrop stop den 1 maj omkring 9.45 nyheterna radio Berlin på engelska 31 meter kortvåg hört här svenskt motorfartyg 8500 tom sjunkit Atlanten stop namnet nämnt men ejförstått härstop Tyska konsulatets radiolyssnarcentral i NY eller pressagenterna hava inga underrättelser förslå undersöka Berlin = Avesta

Telegram till rederiet 13.5 från Campos, Rio de Janeiro: 01313 rykten utifrån Salomonsson befars förlorad enligt många förfrågningar var god telegrafera är där några som helst nyheter stop kan ni ge någon idé nästkommande lägenheter = Campos

Telegram 30.5 rederiet till Sv.legationen,Berlin: Vi beklaga behöva meddela att vårt ms Venezuela som avgick som utgående bytesbåt från Gtbg 8.4 och beräknats ankända Rio 2.5 icke avhörts sedan 17.4 varför vi måste anse fartyget förolyckat stop då besättningarna på de förlists svenska fartygen Trolleholm och Sir Ernest Cassel räddats och uppgivas ilandförda Frankrike vore vi tacksamma om legationen ville undersöka om tyska myndigheter äga någon kännedom om Venezuelas besättning och passagerare punkt Innan vi meddela de anhöriga om fartygets försvinnande önska vi nämligen förvissa oss om huruvida besättn. möjligen räddats = Red AB Nordstjernan.

Svar från Berlin 31.5 kl 19.15: Beskickningen hos tyska vederbörande hemställt undersökning stop Enär ett flertal myndigheter måste höras kan svar ej omedelbart förväntas = Sv.Beskickningen

Först efter påminnelse 9.6 från rederiet kom brev ,daterat Berlin 12.6.41, till Nordstjernan från legationsrådet E. von Post,Kungl.Sv.Beskickn.Berlin

" Åberopande Edert telegram av den 9de innevarande månad,rörande besättningen från det förolyckade fartget Venezuela,har jag äran meddela att, sedan Beskickningen den 31 nästlidna maj till de tyska ingått med en framställning ao efterforskning av besättningen, en påminnelse i ärendet gjorts från Beskickningens sida. Från vederbörande tyskt håll har därvid framhållits att undersökningar av denna art toge rätt lång tid i anspråk, dels enär ett flertal myndigheter och instanser måste engageras i saken, dels av rent sjömilitära orsaker.Den tyska marinen ansåge sig nämligentvungen att i allmänhet kvarhålla sådana utländska besättningar efter genom krigshandling förolyckade fartyg, som internerades i Tyskland eller på av Tyskland ockuperat område,under en tid av genomsnittligt två månader.Emellertic skall Beskickningen ej underlåta tt göra en förnyad framställning,

VENEZUELA 17.4.41

om svar ej inkommer inom den närmaste tiden,"

Enligt uppdrag. E.von Post. Legationsråd

Brev daterat "Ombord 14.4.41" på MS Ecuador, till Rederiet från Ecuadors befh Oscar Gedda:

"Ett par timmar efter ankringen å inspektionsplatsen kom kapten Salomonsson ombord från ms Venezuela på ett par minuter och bad mig meddela rederiet ungefär följande:

" å Lat. N 62 00'- long. W 02 30' blev fartyget bombat av ett tyskt plan som fällde 7 stora bomber - vägande c:a 250 kg stycket - varav endast den första träffade och gick rätt igenom däcket ner i styrmaskinsrummet dock utan att explodera, och inga skador uppstod å några vitala delar. De övriga 6 bomberna föllo i närheten av fartyget, vilket förorsakade starka vibrationer i fartyget. Maskinbäddarna skakades delvis loss - omöjligt att efteråt köra med full fart, men med c:a 13 knop gick det rätt bra. Länsrören i akterpiken, 7ans tank och vingtankarna sprungo läck, spisen skakades sönder men går dock att använda ena halvan. Länsrören hade repar̶e̶rats ombord. -Utom bomberna besköto de hela tiden fartyget med maskingevär varvid rätt mycket skador uppstodo å midskepp inredningens hytter o.dyl samt livbåtarna. /Jag såg att hon hade fyra trälemmar för fönsterna å förkant av verandan och en å salongsfönstre Pentrybiträdet Klintberg fick en kula i armen och togs iland i Thorshavn men återkom ombord före fartygets avgång. Hur stor skadan var kunde man då ej säga. Köksbiträdet fick en splinter i pannan, dock ej farligt. För övrigt blev ingen av de ombv skadad. Allt hände på dagen i fint, klart väder. Kapten Salomonsson sade att det möjligen kunde ha varit ett misstag men betvivlade detta skarpt. Han sade sig ej vilja telegrafera till rederiet för risk att tyskarna skulle uppsnappa meddelandet och ville att de skulle vara av den uppfattningen att Venezue blivit allvarligt skadad. - På kvällen hade Venezuela vattenbåten lång sides och avgick hon från ankarplatsen vid midnatt den 14de. (Natten till den 14de)

Högaktningsfullt

Oscar Gedda.

===============

UD H1378 -Gtbgs-trafiken-allmänt

Ch.telegram London beskickningen till UD 23.7.41 kl 16

1311 F Gisle snoebohm paa uppdrag Nordstjernan bett oss taga reda paa namnen engelska passagerare som skulle satts ombord Venezuela vid faeroerna i april stop amiralitetet vid vaar underhandsfraaga svarat undvikande och henvisat fo.22 Innan naagon aatgerd vidtages oenskvaert er-

fara vad som ligger bakom stop rederiet synes antyda fartyget icke saenkt utan kapat = swedish minister

Ch,telegram UD till Londonbeskickningen 26.7.41

Nordstjeranan ert ch 1311 påstår sig aldrig ha frågat Snöbohm om namnen på några engelska passagerare. En förfrågan 3.7 avsåg namnen på finska passagerare från Carolina Thordén som nu kända för rederiet varför saknar intresse = Ministry Foreign Affairs

---

SKN EIII vol 202

Mannen som inte kom med

Svarvare Ernst Gustav Ragnar Ivar Hallin, Kinna, 26.4.02

Redaktör Ernst Hallin,Göteborgsposten, Skrev 3.6.41 till Rederiet:
"Jag återsänder härmed postgiroutbetalning å kr 175:- för min son svarvaren Arne Hallin; han är nämligen tyvärr,eller kanske lyckligtvis, icke i tjänst på Edert fartyg Venezuela. Då Margaret Johnsson kom in till Gtbg den 7.4 på aftonen, avgick Venezuela den 8.4. Men då arbetet på Venezuela, där min son mycket riktigt var mönstrad, slöt för dagen den 7de,hade Margaret Johnsson ännu inte kommit, och något meddelande lämnades icke att fartyget skulle gå under natten.Besättningen var ombord, men min son ville stanna sista natten i sitt föräldrahem och inställde sig i vanlig tid på morgonen den 8.4. Då hade Venezuela gått kl 03.30 med alla hans kläder,sängkläder samt en liten radio och en gitarr.Så snart han konstaterat att fartyget gått från hamnen satte han sig i telefonförbindelse med Strömstads lotsstation och erhöll tillstånd att gå ut med lotsbåten till Venezuela ifall han hann med tåget. Men detta hade redan gått. Min son anmälde genast det skedda på Edert kontor i Göteborg -Fallenius & Lefflers AB - samt för säkerhets skull hos detektiva polisen och sjömanshuset. Jag ringde till Stockholm och sökte träffa direktör Kromnow som jag har äran känna från ett flertal provturer med Edra å Götaverken byggda fartyg. Jag träffade honom icke utan talade med maskininspektören,för vilken jag förklarade saken så långt det medhans. Sedan skulle hanha börjat på ms Nordstjernan eller ms Peru men sändes av sjömansförmedlingen till m/t Capella av Trelleborg med vilket han sedan onsdagen den 21.5 är på väg västerut.

Högaktningsfullt
Ernst Hallin GP

((Den 27.5 41 blev Capella anfallen av tyskt flyg - Se Capella 27.5.41)

Hallins far 19.6.41 insänt till rederiet sonens effektlista

"Min son har alltid haft för vana att göra upp en förteckning i detlaj på det han ska ha med sig på en resa.Även denna gång gjorde han upp en sådan och efter den packade han och hans morned hans grejor. Som han

VENEZUELA 17.4.41

därefter bar ombord på Venezuela. Då fartyget gått ifrån honom, utskrevs förteckningen med genomslagskopia och anförtroddes oss. Den förteckning som här närslutes är han moder och jag beredda att under edlig förpliktels styrka.

Guitarr 70	1 par grå byxor 12	2 filtar 16
radioapparat 65	Vinteröverrock 30	4 lakan 20
2 sjösäckar 30	Lumberjacka 20	4 örngott 4
2 resväskor 27	Yllegensare 9	6 handdukar 3
fotografi i ram 6	Kavaj 5	Rakhyvel, borste, tvål 9:
portfölj 12	Baskermössa 2	3 tvålar 1:50
Engelskt-Svenskt lexikon 7	2 par arbetsskor 24	Tandborste & kräm 2:75
Kortlekar 6	trätofflor 2	Shampo 50 öre
		WC-papper 5 rullar 1:-
sysaker 2	Slipsar 3:50	3 paket Persil 3:15
Böcker	6 skjortor 30	1 kg såpa 1:-
Skrivpapper & kuvert	5 par kaslonger 16:50	4 klädhängare 1:-
Sjöfartsbok	3 undertröjor 7:50	3 paket cacao 1:50
4 blåställ 60	12 näsdukar 3:50	
2 par kakhibyxor 16	8 par strumpor 10	539:65

Hallins far den 12.4.42 skrivit till SKN och påmint
SKN 13.4.42 svarat att SKN till rederiet dne 13.4.42 utbetalat 23812:50 för förlorade effekter tillhörande befäl & besättning på ms Venezuela,"därav även utgått för svarvaren Hallins tillhörigheter kr 337:50. Ni torde därför inom den närmaste tiden komma att få höra av rederiet i saken."

Effekter

Förutom ovanstående en patetisk bunt kvittenser:
Maja Salomonosson, änka efter befh, utkvitterat 2300:- ,Sthlm 19.9.41
August Christian Braunstein,H-b, 4.9.41 1287?50 för 2e styrman
Sjunne Bergsten,Sthlm, 27.8.41 1287:50 för 3e styrman Bergsten
Anna Christiansson ,Södra vägen 68,Gtbg, 25.8.41 1112:50 för chiefen
etc etc etc
SKN den 15.4.41 ersatt rederiet med 23812:50 för effe kter.

SKN 9.7.41 till rederiet utbetalat 5.000.000:- för fartyget

KK(H)vol 24

CREW LIST

Kompl.SKN,UD,egna noteringar

† Befh Gustaf Adolf Salomonsson, Geijersvägen 2,Sthlm, 20.12.86
Fört Venezuela sedan provturen

† Ie styrman Edvin Ragnar Valdemar Hallén, Storgatan 23,Nybro,4.6.95
Frånskild, dragsedel ställd t.fadern

† 2e styrman Tore Bertil Sigvard Braunstein, Vikinggatan 11,Hälsingborg.
17.7.10

Forts

VENEZUELA 17.4.41

Crew list forts

+ 3e styrman Stig Harald Sjunne Bergsten, St. Eriksgatan 11, Sthlm, 2.1.13
Mönstrat mars 41. Första resan som styrman

+ Telegrafist Sture Patrik Svensson, Skeppargatan 79, Sthlm, 16.4.96
Skulle efter sjukdom påmönstrat Peru, det blev Venezuela.

+ Chief Johan Arthur Christiansson, Stampgatan 48, Gtbg, 16.11.84 (I red 1912)

+ Ie maskinist Hjalmar Jonsson, Ringvägen 19, Härnösand, 3.10.01

+ Kylmaskinist Nils Oscar Ludvig Nilsson, Käringbergsg. 12, Långedrag, 2.10.99

+ 2e maskinist Axel Folke Sjöberg, Kvarnbergsgatan 8, Gtbg, 17.12.11

+ Maskinassistent Ivar Fredrik Gustavsson, Karl Johansg. 28, Gtbg, 26.8.98

O Elektriker Per Andersson, Hantverkaregatan 7c, Malmö, 9.3.99

+ Steward Olof Hilding Röhr, Röbjörkeby, Torsby, 23.5.09 (Skriven i Fryksände)

+ Ie kock Sven Arvid Eriksson, Fridhem, Utanbro, Länna, 11.6.07

+ 2e kock Bertil Charles Nilsson, Siretorp 4, Sölveby, 8.1.16

O 3e kock(elev) Folke Gustav Herbert Andersson, Skedaborg, 18.11.13
Splitter i pannan 10.4.41

+ Stuertsbiträde Morgan Gerhard Klintberg, Skogatan 23, Gtbg, 1.5.21
Kula i armen 10.4.41

+ Ie salongsuppassare Evert Leif Isaksson, Kobbarnas väg 26d, Gtbg, 28.5.16

+ 2e salongsuppassare Mats Bertil Mattson, Kjellestadsgatan 6, Gtbg, 13.6.17

+ Mässuppassare Thor Wilhelm Holmström, Kompassgatan 13d, Gtbg, 6.7.22

+ Båtsman Klas Sigfrid Lönn, Uddevallaplatsen 3, Gtbg, 12.1.88
Krigsförlist med ss Bia av Gtbg 18.9.17

+ Timmerman John Hjalmar Säverström, Ödmansgatan 1, Gtbg, 5.7.96

+ Matros Gustav Filip Juliusson, Spånslätt, Gerlesborg, 14.1.06

O Matros John Bertil Larsson, Värmlandsgatan 24, Gtbg, 25.11.11

+ Matros Helge Ragnar Hallenborg, Ängalag, Hov, 24.8.16

+ Matros Kurt Bertil Granlund, Södervägen 14, Visby, 27.11.13

+ Matros John Edvard Manfred Nordenberg, Käringön, 24.10.12

O Lättmatros Karl Henning Henningson, Hjorthagsgatan 36, Gtbg, 7.4.15

+ Lättmatros Per Åke Victor Grundberg, Odengatan 8, Sandviken, 4.4.21

+ Lättmatros Per Gösta Bertil Bergdahl, Standargatan 11, Gtbg, 4.11.18

+ Jungman Björn Josef Martin Bauer, Linnégatan 20, Gtbg, 29.1.23

+ Jungman Gösta Martin Svensson, Ilhemmet, Räppe, 4.1.21

+ Jungman Rune Sigfrid Pettersson, Loos, 6.10.21

+ Ie motorman Cato Sigvard Jönsberg, Älvängen, 4.2.92

+ Ie motorman Karl Georg Molin, Pilgatan 3, Gtbg, 23.4.18 Trollhättan

+ Ie motorman Emil August Hansson, Gottfridsgatan 5, Malmö, 20.10.93

+ Ie motorman Uno Albinus Blomkvist, Kvarter 109, Kiruna, 15.10.91

+ 2e motorman Gustav Harry Henriksson, Stocken, Ellös, 11.11.06

+ 2e motorman Karl Einar Filip Scotting, Stigbergsgatan 8, Gtbg, 28.10.18

+ 2e motorman Nils Fritjof Sandin, Nygatan 38, Växjö, 19.9.02

VENEZUELA 17.4.41

Forts crew list

+ 2e motorman Harry Manfred Ohlsson, Torstenssonsgatan 2,Sthlm, 11.10.21 (FOT
+ Motorelev Nils Bertil Filip Thorell, Gustavsvägen 6,Sävedalen, 3.9.13

Passagerare

+ Pastor Frans Uno Salminen, f.02 i Laukas (Se nedan)
+ Fru Saga Linnéa Miranda Salminen, f.Nyberg 1902 i Helsingfors
+ Kaj Uno Salminen, f. -31 i Tyrvis
+ Kate Maria Salminen, f- 30 i Tyrvis
+ Juho Magnus David Salminen, f -35 i Tyrvis
+ Armas Olavi Manninen, Helsingfors, 9 år - Mor död, fadern stupat.
+ Fru Martta Regina Olsson, Helsingfors, 24.11.09 i Helsingfors
+ Fröken Nanny Virginia Sarin, Åbo, 10.5.13 i Helsingfors

Dessa 8 finländare kom från Carolina Thordén (se sid 8) som den 26.3.41 bombats i brand av tyskt flyg utanför Färöarna. Av 26 passagerare på Josefina Thordén dödades en,Adolf Petter Collan. Fe 8 hade komm ombord på Venezuela i Thorshavn.

Pastor Salminen kom som barn till USA med sin far,bagaren David Salminen, gick i skola och läste till präst där men återvände 1929 till Finland och var kyrkoherde i Kankaanpää till 1931, se andre kapellan i Tyrvis 1931-35 och sedan till 1940 kapellan i Ylistaro, Österbotten.Skulle med sin familj återvända till USA som han ansåg som si andra hemland. Hans hustrus mor var svenska. -Pojken Manninen hade blivit adopterad av en familj i Amerika sedan fadern stupat, och var nu på väg dit i sällskap med familjen Salminen. Fru Olsson, som senast bott hos sin far i Helsingfors, var på resa till sin make i USA, och Nanny Sarin skull ha gift sig i USA.Närmaste anhögig Virginia Sarin,Helsingfors.

Akterseglad i Gtbg

Svarvare Ernst Hallin, Gtbg, blev akterseglad i Göteborg 8.4 (Se sid 4-)

Egna noteringar

Josefina Thordén o.a sänkningar

19.5.41 bombade tyskt flyg ännu ett finskt lejdfartyg i brand vid Färöarna Det var motortankfartyget Josefina Thordén på 6549 brton byggt 1931 vid Eriksbergs varvi Göteborg,ppå resa till Petsamo. Fartyget övertändes och alla livbåtar förstördes. 15 man brändes ihjäl ,bland dem befh John Sanfri Söderman och 2e och 3e styrmaännen. 17 överlevande på flottar bärgades eft 4 timmar av en armerad trålare och infördes till Thorshavn,dit det utbränd vraket senade kunde inbogseras. - Den 8.6. angrep ett tyskt plan utan förvarning på N. 61 56'-W 12 14' ss Fenix av Mariehamn på 1851 brton B.-16 i

VENEZUELA 17.4.41

Helsingfors som den 20.5 avgått från Norfolk,Va destinerad till Petsamo med last av 2000 ton råg, 200 ton bensin, 54 ton fett och 12 ton smörjolja. Planet fick in en fullträff i däckslasten av bensinfat på fördäck som övertändes. Planet återkom i låganfall med kulspruteeld och befh sjönk ihop på bryggan träffad i sidan och i höften, "Styrman, dom träffade", var allt han sade innan han förlorade medvetandet. Planet besköt i 4 anfall livbåtarna och befh fick en kula i axeln. Han dog 5 timmar senare. 21 man, varav en svårt sårad, infördes till Thorshavn av ett engelskt vaktfartyg. Fenix vrak sjönk den 10.6 på N.61 37′- W 12 38′. De överlevande kom i juni till Petsamo med Astrid Thordén. - Den 28.6 sänkte tyskt flyg ca 100 miles NW Butt of Lewis, N.59 39′- W 8. 20′, ss Pluto (Ex Bolivia) av Mariehamn på 3496 brton byggd 1907 i Stockholm, på resa NY-Petsamo med spannmålslast och under engelsk eskort på väg in till Kirkwall. 3e maskinist Albert Karlsson,Matros Yrjöö Kuusi och en argentinsk eldare dödades av kulspruteeld. 8 man försvann i en läckande livbåt. 18 överlevde. (Om tyskt flyg se även Kexholm 12.4.41 sid 13)
Vid bombningen av Carolina Thordén ,3645 brton, byggt 1937 i Åbo, 26.3.41 fanns det förutom besättningen på 38 man även 33 passagerare ombord,bla. greve Hans Mörner och nyutnämnda legationsrådet vid finska legationen i Washington, Urho Toivola med fru. Carolina Thorden var på resa från Petsamo till NY, och hade lämnat Petsamo den 23.3. 13 passagerare kom 24.4. till Havanna,Kuba med ms Tunaholm för vidare befordran till NY med båt.
(Se Capella 27.5.41 sid 8)

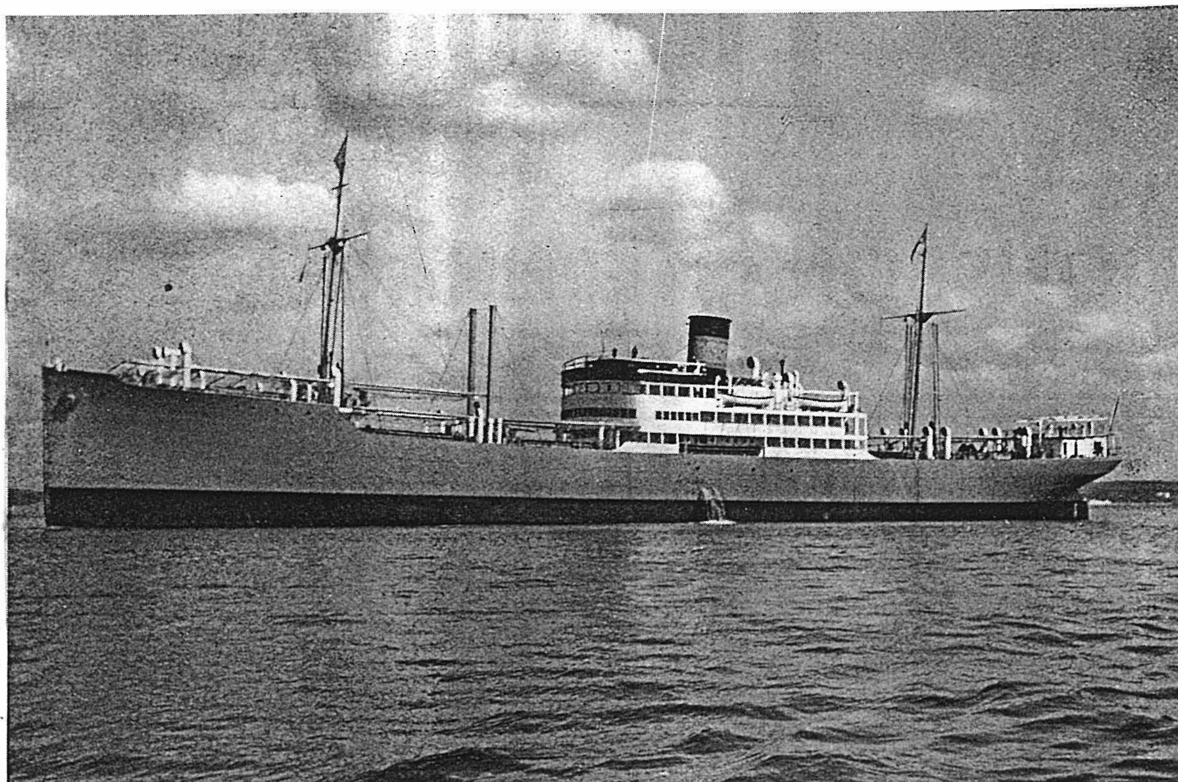
VENEZUELA SÄNKT AV U-123, Karl Heinz Moehle

Venezuela sänktes på N 53 - W 18 den 17.4.41 av U-123,Karl Heinz Moehle som gjorde flera torpedanfall kl 15.50 - 17.27. Två torpeder utlöstes ej ur rören. Jürgen Rohwer berättade i DN 7.2.64 att 5 torpeder träffade Venezuela (vilket låter mycket osannolikt).Moehle hade 13.1.40 sänkt Sylvia och 23.11.40 Anten.
Katastrofen tillkännagavs i svensk press i en knapphändig UD-kommuniké f rst den 31.7.41. Tragedin föranledde inga kommentarer och gick ganska omärkligt förbi i nyhetsflödet från östfronten med oavlåtliga tyska segerrapporter. Sv.D skrev dock redan den 4.6 att inget är bekant om Venezuela sedan hon passerat Färöarna den 12 maj (!)

HISTORIK

Motorfartyg på 7084 brton byggt 1939 vid Götaverken i Göteborg av stål L. 128.2 B. 17 Tillhörigt RedAB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnsson) i Stockholm. Sjösatt 5.11.38 provtur 21.1.39 Ingick i Argentinaserien. 7390 dw. 2 st 6-cyl. 4-takts enkelverkande B&W -motorer på 6800 ihkr. 15½ knop på last. Provtursgäster generalkonsul Axel Ax:son Johnsson, dir.

VENEZUELA 17.4.41





Motorman Harry Manfred Olsson
f. 11.10.21

Axel Kromnow och Hugo Hammar. - Förnämlig passagerarinredning. Matsalongen panelad i valnöt och Prima Vera med ekbalkar i taket, rosa spegelglaspartie heltäckande matta, 24 sittplatser vid 5 bord och lampetter och armaturer i pressat råglas. -Nedre vestibulen hade samma paneler med blå ruboleemdurk, sammetsklädda soffor och opalglasarmatur. Trappa i valnöt upp till övre vestibulen som var panelad i silkesfaner med listverk av ek.Stora salongen på förkant hade 11 fönster, skotten panelade i glasbjörk och sycomore med en infälld oljemålning av Kallstenius, rödlakansmatta, 2 soffgrupper, två skrivbord, spelbord och öronlappsfåtöljer. Möbelklädsel i ljusblått siden.

VENEZUELA 17.4.41

En trappa med barriär av svartpolerat trä ledde upp till kaptenshallen med befh och redarens salonger och hytter inredda i mahogny med flossamattor och sittmöbler klädda i ljusbått siden. -Under sin korta livstid hade fartyget inga nämnvärda haverier. På resa Corinto- Panamakanalen 16.1.40 ett vevaxelsbrott på STB huvudmotor.

LASTMANIFEST

Största delen av lasten utgjordes av papper och pappersmassa.
1748,611 ton utskeppade av Elof Hansson AB i Göteborg = 9351 balar papper, 2163 rullar papper och 2645 massabalar
Dätill från Billeruds AB i Säffle 2638 rullar kraftsäckspapper = 423224 kg och 23 balar blekt greaseproof paper = 5508 kg
~~Övrig last var maskiner, köksapparater, dammsugare, verktyg, [illegible], telefonkabel, motorcentrifuger, arsenik, ackumulatorer, m~~
Holmens Bruks & Fabriks AB i Norrköping utskeppade 2364 rullar tidningspapper = 1.350.047 kg
Ulriksfors AB, Stockholm: 300 balar kemisk massa = 50800 kg
Leje & Thurne AB, Sthlm, 150 balar sulfitmassa "Essvik Three Stars" =30953 kg
AB Nol-Tingstad,Nol: 46 balar koffertpapp = 12541 kg
Ankarsviks Ångsågs AB,Sundsvall: 430 balar wallboard = 39830 kg

Övrig last

E.A.Bergs Fabriks AB, Eskilstuna: 115 lådor verktyg = 19398 kg
AB Original-Odhner,Göteborg: 3 lådor räknemaskiner = 291 kg
AB Sveriges Förenade Konservfabriker,Gtbg: 18 lådor kaviar,20 lådor sardiner = 791 kg
AB O.Mustad & Son, Gtbg, 1571 lådor hästskosöm (spikar) = 74497 kg
AB Pentaverken,Gtbg: 50 lådor motorer, 3 lådor reservdelar = 5366 kg
(34 Penta utombordsmotorer,typ U-21, 8 st Pentamotorer typ F-I, K-22 och Fch -6)
Hults Bruks AB,Åby: 141 lådor yxor = 3684 kg
AB Industripapp,Gtbg: 16874 kg konstläderpapp (Shoe boards) i balar
Halda AB, Gtbg: 51 lådor skrivmaskiner with Uruguayan keyboards = 1584 kg
Jährns Elektriska AB,Sthlm: 21 lådor röntgenapparatur = 3731 kg
(6 lådor X-ray apparatus Auto Skandia II ex, 4 lådor x-rayapparatus Pleroma, 1 case 16 Lysholm metal x-ray grids,5 cases 4x-ray tube casings with details, 5 cases portable X-rayapparatus)

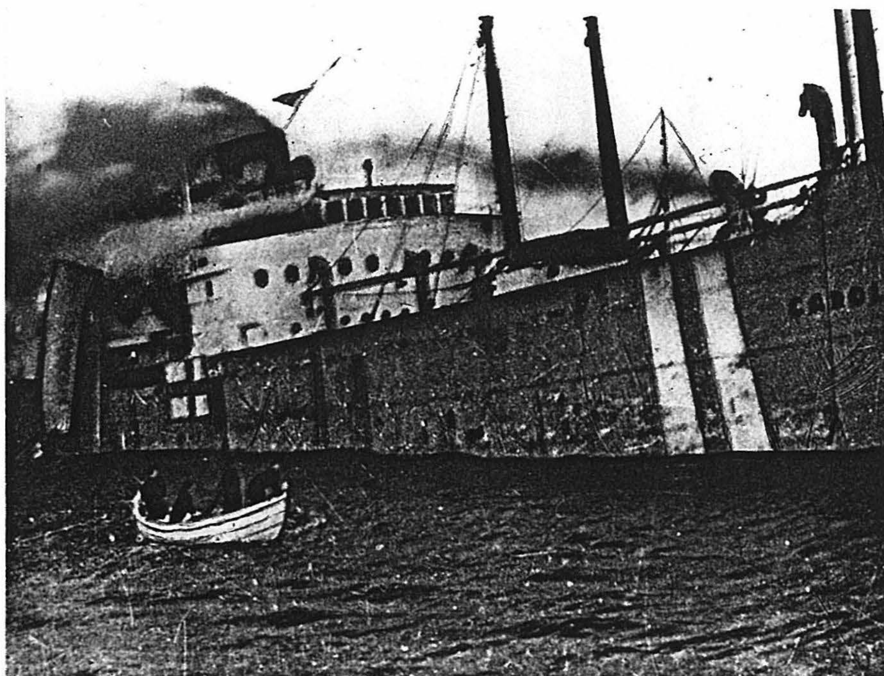
Erik Hultgren & Co för AB Kronsågar,Lidköping: 2 lådor metallsågblad 286 kg
Electrolux AB,Lilla Essingen: 458 lådor dammsugare och ~~[illegible]~~ golvbonare samt 147 lådor kylskåp = 38637 kg (inkl 18 lådor reservdelar)
AB Vinkelcentrifug,Sthlm: 10 motorcentrifuger i 3 lådor 6 85 kg

VENEZUELA 17.4.41

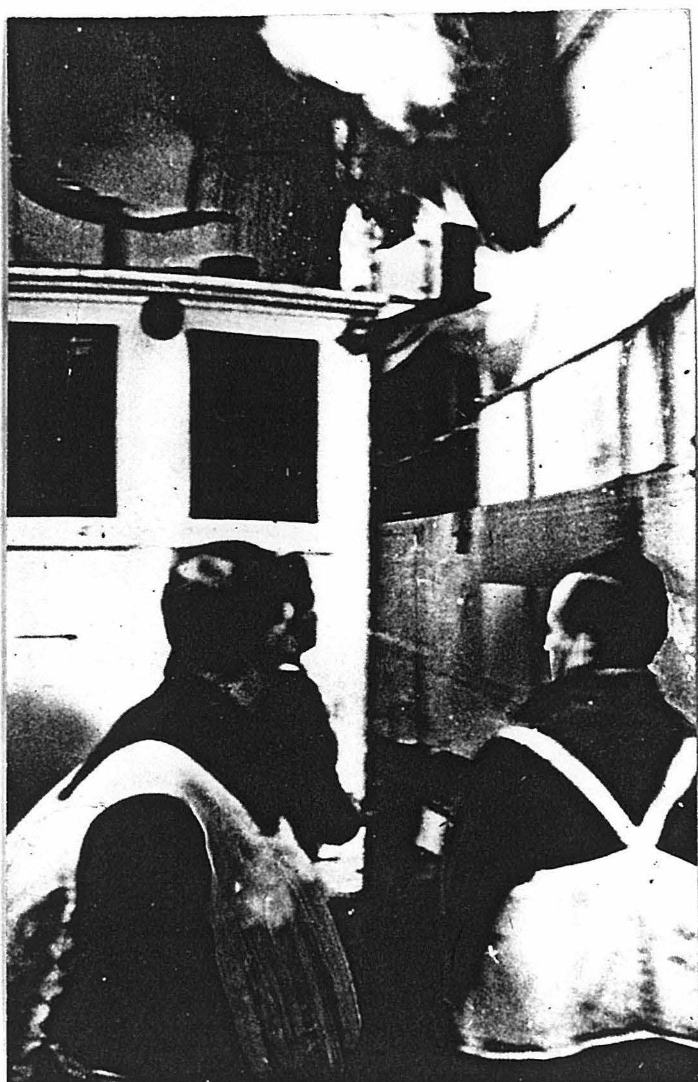
MANIFEST forts

Motor AB Pytagoras,Sthlm: 4 lådor motorgods = 12541 kg
(1 st Drott stationary crude oil engine, typ SF-20
2 st dito, typ SR-6 with extra heavy fly wheels)
F.C.Lindström AB, Eskilstuna: 9 lådor tänger = 1471 kg
L.M.Ericsson,Sthlm: 31 trummor telefonkabel = 5000 kg
66 lådor telefonmateriel = 5100 kg
IMO-Industri AB, Sthlm: 9 lådor maskingods = 3044 kg
(1 st IMO-pump,typ H-38-6 med reservdelar, 3 st IMO-pumpar
typ H52-6, 3 bedplates for pumps and motors, 3 st ASEA-
3-phase motors,type MKA 21)
Bolidens Gruv AB, Sthlm: 837 fat arsenik = 161315 kg
4 lådor Selen = 252 kg
Svenska Ackumulator AB Ljungner,Sthlm: 582 lådor ackumulatorer och delar,
Nifebatterier mm= 86797 kg
Holmberg & Fassbender,Sthlm: 5 lådor rakknivar (Razors) = 688 kg
Husquarna Vapenfabrik AB,Husquarna: 131 lådor symaskinsdelar = 21,182 kbm
Davy Robertsons Maskinfabrik AB,Gtbg: 6 lådor kolvringar av gjutgods
(Piston rings of cast iron = 653kg
Skruv AB, Eskilstuna: 67 lådor skruvar = 6377 kg
Sandvikens Järnverks AB,Sandviken: 14 lådor sågar = 3220 kg
August Stenman AB, Eskilstuna: 454 lådor gångjärn =34726 kg
B.A.Hjorth & Co, Sthlm: 414 lådor primuskök, verktyg, blåslampor, sprit-
kök med reservdelar = 21826 kg
Allmänna Elektriska AB, Västerås: 3-fas transformatorer och delar i
40 lådor = 18705 kg
Jernbolaget, Eskilstuna: 14 lådor knivar, 114 lådor gångjärn = 20577 kg
Bolinder & Munktell,Eskilstuna: 22 lådor motorer och delar = 11510 kg
(2 st 2-cyl dieselmotorer, 20 bhp & 50 bhp, med delar
2 Bolinders 100 bhp 4-cyl marine engines,typ W7-M45
5 -"- 8/10 bhp i-cyl -"- typ W3 M15
1 -"- 15 bhp 1-cyl stationary diesel engine DW 5 S
1 -"- 8/10 bhp 1-cyl -"- W3 S
1 -"- 8/10 bhp 1-cyl -"- W3 5-101

VENEZUELA 17.4.41



4 bilder från bombningen av Carolina Thordèn 26.3.41 från vilken8 åtta överlevande var passagerare på Venezuela.



ASPÖ 25.4.4I

RAMMAD MED I2 KNOP AV UPPHINNANDE SPERRBRECHER SOM SEDAN FORTSATTE...

Rapport

Tis 22.4.4I avgått Oscarshamn destinerad till Oslebhausen,Bremen, med last av 2005 ton järnmalm. Djupg F I6'4"- A I6'8" I9 ombv.
Fre 25.4 kl I3.30 Tysk tid kolliderat med en tysk "Sperrbrecher" 2,5 naut mil SW Wester Till boj mellan Elbe och Weser. Vind N 8 Beaufort med sjöhävning. Klar sikt. Befh, 2e styrman & lots på bryggan.Utkik på backen. Det tyska fartyget var en camouflagemålad "Sperrbrecher" utan nummer och namn, vars befäl inte vidtog några som helst åtgärder för att undvika en kollision. Detta fartyg siktades 20 minuter före kollisionen 2 streck på BB låring, pejling OtS. Aspös kurs (magn.) före kollisionen WtS, fart 9 knop. Det tyska fartyget gjorde c;a I2 knop. Inga ljudsignaler avgavs av något av fartygen. På kollisionen var oundviklig girade Aspö hårt STB för att mildra kollisionens kraft och stävade i kollisionsögonblicket NWtW. Efter kollisionen backade tysken och avlägsnade sig sedan hastigt från platsen utan att uppge namn eller förhöra sig om Aspös skador. Aspö fått BB utsvängda livbåt krossad, dävertarna nerbrutna, räckverk och rorledning på båtdäck ramponerade, bordläggningen i och ovanför vattenlinjen om BB intryckt med sprickor i växlarna, aktre brädgången inbockad samt kompasserna gjorda obrukbara på grund av magnetisk överföring från det tyska fartyget som var försett med installation mot magnetminor.

Journalutdrag.

Tis 22.4 kl 08 avgått Oscarshamn.
Tors 24.4 kl 05 förtöjt i Holtenau sluss.Fortsatt resan 05.40.
Fre 25.4 07.40 förtöjt i Brunsbüttel sluss. Fortsatt under lots ledning kl 07.55. Passerat Elbe I fyrskepp kl I2. Passerat Wester Till boj kl I3.I5. Kl I3.30 påseglad akterifrån av ett upphinnande camouflerat tysk fartyg av c;a 5000 ton d.w storlek som träffade Aspö midskepps BB varvi BB livbåt krossades och kastades upp på båtdäcket vars rorledning rampo nerades. Dessutom demolerades båda dävertarna och räckverket å båtdäck. Under det tyska fartygets backmanöver slirade dess stäv längs Aspös BB sidavarvid paravanbyglarna orsakade ett flertal intryckningar och sprickor i bordläggningen ovan vattenlinjen. Dessutom inbockades brädgången på akterdäck och samtliga brädgångsstöttor kröktes. Inget läckag vid rundpejling. Då resan skulle fortsättas konstaterades att samtliga kompasser ombord blivit obrukbara p.g av att det tyska fartyget var utrustat med installation mot magnetminor. Under lotsens ledning fortsatt med ledning av landpejlingar.Lotsbyte I5.30 vid Weser fyrskepp. Ankrat utanför Bremerhaven kl 20.55.
Lör 26.4 kl 06.I5 lättat ankar och fortsatt under lots ledning.Kl I2.45

ASPÖ 25.4.4I

anlänt till Oslebhausen och förtöjt å anvisad losseplats. Börjat lossa malmlasten kl I3.

Sön 27.4 All last utlossad kl 24.

Mån 28.4 kl 09 förhalat till lastningskajen.SÅAF;s ombud besiktigat skadorna.

Tis 29.4 Lloyds surveyor besiktigat.

Ons 30.4 kl 20 färdiglastat I753 ton koks.Anbringat cemenkista mot bordläggningen i maskinrummet å det ställe där ev läckage kunde befaras, enligt Lloyds surveyors anvisningar. Erhållit sjövärdighetsbevis.

Tors I.5 kl 05 avgått . Lotsbyte vid Bremerhaven 09.25. Påbörjat kompasskompensering men justeraren fann att den i fartyget inducerade magnetismen omöjliggjorde effektiv kompensering och att fartyget måste avmagnetiseras. Standardkompassen temporärt kompenserad för att kunna fortsätta resan kl I0.30 under lots ledning. Kl I6.50 lotsbyte vid Elbe III fyrskepp. 2I.30 slussat in vid Brunsbüttel.2I.45 avgått ur slussen. Kl 23.30 förtöjt vid pålverk innanför Brunsbüttel.

Fre 2.5 kl I2 fått lots och kanalstyrare och avgått till avmagnetiseringskontrollen. I2.30- I8.I5 utfört ett flertal avmagnetiseringsprov varvid fartyget 2 gånger varit i Gamla slussen för avmagnetisering och 4 gånger genomgått kontrollen.

Lör 3.5- Sön 4.5 avmagnetiseringen fortsatt.

Mån 5.5 fått kanallots och genomgått avmagnetiseringskontrollen,därefter avgått till Cuxhaven i och för kompensering som utförts I5.20-I8 förtöjda i ducd'alber i Cuxhaven. Kl I8.I5 avgåttunder lots ledning. Kl 2I genomgått slussen vid Brunsbüttel.

Tis 6.5 kl 0I.30 lotsbyte vid Rendsburg. Kl 05 passerat slussen vid Holtenau.

Ons 7.5 fått lots II.35 utanför Hälsingborg och förtöjt i Hälsingborgs hamn kl I2.I5.

ss Aspö 7.5.4I
E.Wahlberg
Befh

==

Ingen crew list.

Befh Erik Thure Wahlberg, Västra Gränsgatan 7,Gävle

Ie maskinist Erik Svensson, ~~Oskarshamn~~,Simrishamn,54 år

Ie styrmsn Erik Boogren

2e styrman Alfred Knafve, Mölle, 29 år

Lättmatros Gunnar Samuelsson, Stenungsund, 24 år

Jungman Åke Stoltz,Halmstad,I.7.2I i Hälsingborg (Var på Sk.Barbro då hon förliste vid Darsser Ort 4.I2.40)

Ytterligare I3 man.

ÅSPÖ 25.4.4I

Sjöförklaring vid Amtsgericht Bremen 30.4.4I

Tolk; Konsulatssekretär Otto Aust.

Gegenwärtig; Richter, dr Meyer-Olshausen. & Protokollführer Weihausen. Befh, Ie och 2e styrmännen, Ie maskinisten och rorsman samt utkiken närvarande. Tysk översättning av journalutdraget upplästs.

" Un I3.30 Uhr wurde Åspö von hinten von einem überholenden Deutschen camouflierten (mit tarnfarbe gestrichen) Fahrzeug von c;a 5000 tons tragfähigkeit gerammt. Das Deutsche Fahrzeug traf Åspö mittschiffs an BB-seite, wodurch das Rettungsboot zerdrückt wurde und auf das Bootdeck gescmissen wurde. Die Ruderleitung aufdem Bootdeck wurde dabei ramponiert. Ausserdem wurden die beiden Davits und die Relingstützen auf dem Bootdeck demoliert. Während des rückwärtsmanövers des Deutschen Schiffes scheuerten dessen Steven längs der Fahzeugszeit des Åspö, wobei die Bügel des Minenräumgerätes eine mehrzahl von eindrückungen und risse in der aussenhaut über der Wasserlinie verursachten usw usw

(Protokollkopia på flygpostpapper sändes den 28.5.4I till KK från konsulatet i Bremen med följenot;" Durch überlastung des Konsulats ist die zusendung des auszuges leider übersehen worden. Hochachtungsvoll. Otto Aust. Konsulatssekretär.)

===

Civilhaveri

SKN bedömt kollisionen som ett rent civilhaveri . Övrig dokumentation finns på SÅAF.

===

KK memorial 25.5.4I

Med stöd av tillgängliga handlingar vill det synas som om det tyska fartyget vore skuld till olyckan. Det var upphinnande ochhade därför skyldigh att hålla undan men uraktlät att i tid manövrera ur vägen för Åspö.

Ex officio
Erik O.Bergström

HISTORIK; Se Åspö 28.9.4I Minskadad.

GG 227 VINGA 26.4.41

BESKJUTEN AV ENGELSKT PLAN MED KULSPRUTOR UNDER FISKE 110′WSW LINDESNES.

H 82 AG

Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund,Gtbg, 31.7.41 till UD.

. .Bedja vi vördsamt få meddela att engelska flygare vid flera tillfällen skjutit på svenska fiskebåtar i Nordsjön. I sjörapport av den 15.10.40 från GG 220 Clipper och i Sjörapport av den 22.10.40 från GG 139 Miriam har redogörelse lämnats om huru engelska flygplan anfallit dessa fiske-båtar. Då dessa sjörapporter inlämnats till Kungliga UD,be vi få hänvisa till dem. - Vidar har GG 227 Vinga,skeppare Holger Corneliusson,från Hönö lördag 36.4.41 också anfallits av ett engelskt bombplan då de voro ute på fiske i Nordsjön , 110′ WSW½W Lindesned. Kl 18.45 kom ett engelskt bom plan och under näramre en timmes tid gjorde planet ett 15-tal varv runt fiskebåten. Under två varv sköt planet med kulspruta mot båten.Någon skad ombord anställdes dock inte. Planet satte sedan kurs västerut. Vinga våga inte fortsätta fisket på detta vatten utan fortsatte österut till Skagera Vi vilja härmed påpeka dessa händelser som visa att våra fiskare ej helle för engelsmännen kunna känna sig säkre. Med dessa erinringar bedja vi få överlämna till Kungliga UD:s bedömande om framställning till engels-männen i berörda frågor bör göras eller icke,

Göteborg 31.7.41
Vördsammast
Sam.Corneliusson

i blyerts:

Meddelat Corneliusson att framställning
ej bör göras i London.

Signatur.

((Ud i samband med beskjutningarna av Clipper och Miriam i okt 1940 fått klart besked från London att svenska fiskebåtar i dessa vatten riskerar beskjutning. Alla faryg i dessa vatten är att betrakta som fientliga.))

Data

Motorfiskebåt på 50 brton byggd 1936 i Skredsvik av ek/Furu. 90 hkr motor
Huvudredare Erik Gottfrid Corneliusson på Hönö. L.17,6 B. 6

HEMLIG

JAPAN 4.5.41

BETRAKTAD SOM FÖRSVUNNEN - BESÄTTN. FÅNGAR I FRANSKA GUINEA.

Rederiet skrev 26.5.41 Förtroligt till SKN: (SKN-EIII 202)
ss Japan - Enligt förtroligt meddelande från Kunl. UD har departementet den 24 ds emottagit ett den 23 ds ab beskickningen i London avsänt telegram av innehåll att Ministry of Shipping saknar underrättelser angående ss Japan och därför befarade att fartyget förolyckats.Ministeriet har därjämte uttalat att det ansåg det lämpligt att besättningens anhöriga underrättades om situationen. Så snart ytterligare upplysningar ingått skola vi meddela. Med Kungl. UD har överenskommits att tills vidare icke lämna något meddelande i saken till pressen eller radiotjänst.

Högaktningsfullt
Svenska Ostasiatiska Kompaniet

Brev UD till KK, Stockholm 30.5.41 Ej för publicering

Härmed har jag äran meddela, att Kungliga Utrikesdepartementet från Svenske konsuln i Dakar mottagit ett telegram av innehåll att i Göteborg hemmahörande ångfartyget Japan - reg.nr 5260 - efter torpedering nyligen förolyckats i närheten av Freetown, Sierra Leone.Av telegrammet framgår jämväl att fartygets besättning räddats samt för närvarande befinner si i Dakar.Fartygets rederi har u-rättats om förestående.

J.Setterwall
Byråchef

Consulat de Suede
Dakar,Senegal.

Till Kungl. Sv.Konsulatet
Dakar

Rapport rörande sv.ss Japans förlisning d. 4.5.41

Lör 12.4 kl 20.15 avgått från Milford Haven i konvoj, destinerad till Freetown.
Sön 20.4 kl 6.45 konvojen upplöst, varefter styrts kurser enligt Engelsk Amiralitetets order.
Sön 4.5.41 kl 15.45 då fartyget befann sig 249 miles NW Freetown visade sig en ubåt akter om fartyget,vilken omedelbart började häftigt beskjuta fartyget med kanon, vars projektiler slogo ner för om fartyget. Maskiner stoppades och kallelse till livbåtarna gavs omedelbart. Under tiden girade fartyget BB hän.Beskjutningen fortsatte och fartyget träffades i för skeppet varvid last på däck såväl som i rummen antändes. Då livbåtarna firades upphörde beskjutningen. Då alla voro i livbåtarna och fartyget övergivits stod hela förskeppet i brand. Nät båtarna kommit klara av

JAPAN 4.5.41

fartyget avsköts en torped från ubåten mot Japans akter och fartyget började sjunka. Kl 16.40 försvann ss Japan i djupet. Livbåtarna seglade från platsen med kurs mot land. Under natten skildes båtarna. Ons 7.5 landade BB båt vid Kasmar. Samma dag kl 8.00 påträffades STB båt av en skonare och erhöll av denna bogsering in till Boffa dit man anlände kl 16.30

Hugo Berggren
Befh

Överlämnas för förtrolig kännedom
av UD till herr direktören Rogberg,
SKN. Sthlm 19.6.41
J.Setterwall

-((Besättningen hemsänts via Dakar med ss Porthos))

Sjöförklaring i Göteborg den 30.7.41 kl 11 HEMLIG

inför lyckta dörrar

Sakkunniga: Lotskapten K.B.Kullander & hamnkapten Sven Lundmar inga frågor.

Rapport om sjöolycka

Avgick 12.4.41 Milford Haven - Freetown. Rumslast av kol och styckegods
Djupg F. 24'3"- A. 25'2" 44 ombv ,varav 4 passagerare (manliga)
Sköts i brand av ubåt och sedermera torpederat 240 mil WNW Freetown kl 15.45 den 4.5.41 i lätt bris, smul sjö, klart. Ingen skadad.

Göteborg 24.7.41
Hugo Berggren befh

Befh: Ubåten, vars nationalitet ej kunnat iakttagas, dök upp i kölvattnet omedelbart akter om Japan och började skjuta utan några som helst varningssignaler. Japan, spm fört svensk flagg, var tidsbefraktad av den Engelska staten som ägde lasten, vilken var avsedd för den Engelska garnisonen i Freetpwn.

Övriga 4 vittnen uppgivit sina namn och persondata samt vitsordat

Crew list Delvis SKN

Befh Lars Hugo (Alnik) Berggren, Övre Djupedalsgatan 9,Gtbg, f-98 (5.2.40) 18.1.98 (i Nanking 27.4.43)
Ie styrman Reinhold Strömberg, f -99 (Sept 38)
2e styrman Arthur B.Bjureus -
3e styrman H.Svedung -
Chief Gottfrid Josefsson, Göteborg, 7.10.85 (se sid 11)
Ie maskinist Erik Lundh -
2e maskinist Harry Öhgren, 28 år
3e maskinist R.Thörnwall -
Stuert Helge Sjöström, Arholma -
Ie kock Harry S.Olsson, Restered -

JAPAN 4.5.41

Crew list forts

2e kock Ernst Larsson, Hälsingborg -
Salongsuppassare Z.Tabudlong, Filippinerna
Mässuppassare H.Dabare, Indien
Timmerman Anders Nicklasson, Timmernabben, 35 år (18 mån ombord)
Båtsman Karl Edvin Svensson, Malmö
Matros Herman Ahlgren, Gustavstorp
Matros Ivan Anders Jonsson, 31 år (2½ mån. ombord)
Matros Ivar Björn Eriksen, 51 Egetron Street, Liverpool (Norrman)
Lättmatros Ivar Gustavsson , Kode,Bhl
Lättmatros Rune Bergquist
Lättmatros Karl G.Svensson, Harplinge
Lättmatros M.Herbert (Indier)
Jungman John Torsten Petterson, Vellinge
Jungman Jesus Lopez Martinez (spanjor)
Donkeyman Johan Petterson
Smörjare Ragnar Andersson
Smörjare A.Balogh (Österrikare)
Smörjare S.Sindia (Jugoslav)
Eldare Gunnar Harry Andersson
Eldare Ernst Hjalmar Andersson
Eldare Axel Lindberg
Eldare Bror Herbert Lindberg
Eldare Ants Pölis, (Lettländare)
Eldare Erling Fredriksson
Eldare Nils W.Ljung
Eldare C.Mendes (Portugis)
Eldare E.Miller (Irländare)
Lämpare Johan Bertil Spring
Lämpare F.Numme (Norrman)
Lämpare C.Sagatelian (Armenier)

4 icke namngivna manliga passagerare

KK (H) Memorial 16.8.41 Ej för publicering
Nr 176/H

Fartyget sköts i brand av en ubåt och torpederades.

Ex officio
Bo Bergström

SKN EIII 202

SKN 11.7.41 utbetalat 2.000.000:- kr till rederiet för fartyget.

JAPAN 4.5.41

Telegram konsuln i Dakar till UD ,dagtecknat 28.5.41

Navire Suedois Japan torpille quatre mai large freetown equipage passagers sauves stop totalite equipage bonne sante actuellement Dakar sera repatrie par mes soins via marseille stop details lettre avion,

---

SAKN EVII 240 Låg i Rangoon 9.4.40

Japan lastade i Rangoon för Sverige den 9.4.40, jute,shellak, hudar mm Hela lasten måste lossas i Calcutta,oarefter Ministry of Shipping tog över fartyget enligt svensk-engelska handelsavtalet, Nettoförlust för SKN 112628:84

SKN EIII 202 Effekter

Alla svenskar fick sin ersättning i Göteborg /Malmö 17.7.- 6.8.41
Befh förlorat för 2780:40 plus instrument för 1071:80. (Bibel 23:-)
Han fick 1800:- för effekterna, full ersättning för instrumenten.
Även Ie styrman tagit upp en bibel för 23:-, 2e styrman en el.fläkt 32:-
Eldare Ants Pölis lista är skriven i Stockholm den 9.11.48 och på 1190:-
Han fick ut 337:50.
Matros Ivar Björn Eriksen hörde av sig först 4.3.47 i Liverpool,fick 550:
Lättmatros Jesus Martinez skrev listan i Gtbg 9.4.45 = 1023:- fick 337:50
1

Rederiet i brev till SKN 4.6.45

ss Japan - Krigsförlisning 4/5/41

I anslutning till vår skrivelse av den 26.5 bedja vi få meddela att vi under tiden varit i förbindelse med kapten Hugo Berggren angående livbåtarna och skriver han den 30.5 som följer:
Mad anledning av ss Japans krigsförlisning i Sydatlanten den 4.5.41 och de båda livbåtarnas kvarlämnande i Boké och Boffa,där besättningen landade,får jag härmed meddela följande:
Efter landningen i Boké togs den livbåten om hand av kommendanten i Boké och besättningen forslades per buss till närmaste militärförläggning utan att få medtaga något av livbåtsutrustningen.Sedan forslades denna del av besättningen per båt till Boffa där de sammanfördes med befh och dem övriga besättningen. Befh livbåt togs på släp under transporten till Conakry. Vid ankomsten till Dakar relaterade befh för sv. konsuln hur båtarna blivit beslagtagna och denne lovade då att sätta sig i förbindelse med myndigheterna på nämnda platser för att tillrätta-skaffa livbåtarna som voro i gott stånd och fullt användbara.

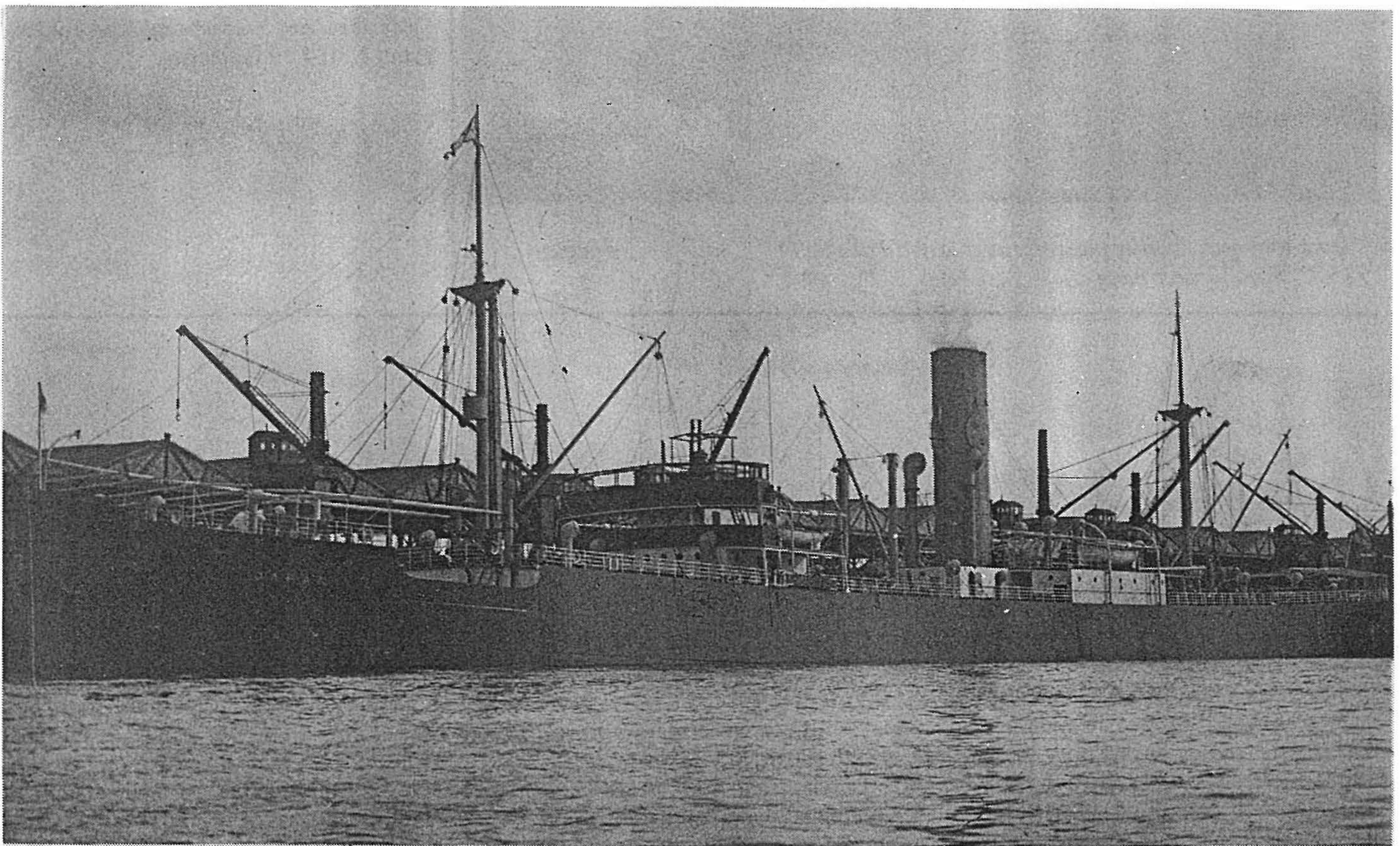
Högaktningsfullt
Svenska Ostasiatiska Kompaniet

JAPAN 4.5.41

Forts från sid. 4

SKN skrev till rederiet 6.6.45 att " Vi anmodat UD att sätta sig i förbindelse med Svenska konsuln i Dakar för erhållande av kompletterande uppgifter om livbåtarna."
Så gick det två år:
21.2.47 Anhöll SKN hos UD :" Bedja vi Eder hava godheten meddela oss huruvida meddelande ingått från konsulatet i Dakar beträffande livbåtarn ."
14.3.47 svarade UD att någon u-rättelse inte ingått. !Då konsulatet där f.n. är obesatt - konsulatet indrogs officiellt den 1.12 43- synes några åtgärder från Departementets sida icke kunna i detta nu företagas.

von Hartmansdorff
Chef för
Byrån för Arvs-& Ersättn.ärenden



*Ångaren **Japan** tungt lastad troligen i någon brittisk hamn. Foto Sjöfartsmuseet, Göteborg.*

Lättmatros Ivar Gustafsson,Vallby,Solberga ,berättar:
(T.Fredh: Utanför Spärren -Del 3 - 1983)
Det var många nationers folk på Japan men ett stabilt gäng. Japan kom från England och skulle via Capetown till Alexandria, med last av tanks, kanoner, flygplan i lådor (på däck),terrängbilar, kokvagnar och ammunition
Den 4.5 41 var en strålande dag.Havet spegelblankt, himlen azurblå. En rogivande stillhet, endast störd av Japans maskindunk samt krusningen i kö-

JAPAN 4.5.41

vattnet.Jag gick på backen och solade mig. Solbrännan hade börjat bita i skinnet. Nästa dag skulle Japan anlöpa Freetown för bunkring. Nerkommen i min hytt lade jag mig att vila. På en krok hängde livbältet och dinglade. Påsen av segelduk för viktiga papper låg öppen i kojen. Jag låg och tänkte på dem därhemma,men också på den tur jag haft under min krigsseglats. Tankarna väcktes av en skarp knall som följdes av flera. Kamraterna började springa, det hördes rop. Jag fick med livbältet och stoppade det viktigaste i fickorna på mina kakibyxor. Jag rusade ut i gången medan visslan" till livbåtarna " ljuder. Ingen vågade dock springa ut på däck för risken att bli dödad eller skadad av splitter. Vi visste inte varifrån splittret kom, om det var från flyg eller båt. Snart gick det upp för oss att det var en ubåt som besköt oss med kanoner. Men hur skulle vi komma till båtarna i splitterregnet? Vi visste ochså attdet fanns 1000 ton krut i ett lastrum samt olje-t. Lite senare började det brinna i oljefat som stod på däck vid masten. Splitterregnet stoppade och vi kunde rusa till båtarna. Däcket var fullt med splitter, tyngdlyftbommen låg nere på däck och ankarspelet hade träffats. Alla kom i båtarna i god ordning. Gott om hajar i vattnet. Det enda levande som var kvar ombord var en hundvalp som en lämpare köpt i Newcastle och en papegoja tillhörig donkeyman. När vi gick i båtarna kunde vi höra hundens skräckslagna ylande men vi kunde inte hitta honom. Vi rodde bort från fartyget och väntade på vad som skulle hända. Ubåten sände iväg en torped som träffade i stäven där vi tidigare stått. En väldig rökring steg upp och liksom fastnade i luften. Vi såg nu ubåten i ytläge och nästa torped gick in i lucka 5. Luften virvlade av bommar,luckor, stålskrot,skärstockar oa m ryckts loss. Stången med svenska flaggan akter flög upp i luften. Nu brann Japan och sänkte sig med aktern först. Det gick sakta men stäven höjdes mer och mer. Förmasten bröts av och föll ner över brygghuset som plittrades över 3ans lucka. Japan stod nu nästan lodrätt.Det hördes ett starkt dån och det stockade sig i halsen när jag såg det sista av fartyget. försvinna. I min båt fanns förutom svenskar 3 engelsmän, 3 argentinare, xxxsp en spanjor, en indier, en norrman, en estländare, en portugis, en filippinare. Så här många nationaliteter i en livbåt ställde till problem som fortsatte även sedan vi kommit iland. Natten blev kall. Båten läckte som ett såll och 2 man fick ösa oavbrutet. Ingen sömn. Befälet tog hand om navigering och matportioner. Mitt i natten fick vi se ljus. Nödraketer sändes upp. Lanternor syntes vid hoisonten men fartyget tog en annan kurs och tog ingen notis om oss. Natten tillbringades mot tofter och essingar. När dagen kom byttes 5 roddare varje timme. Solen och törsten blev en pina. Vi tog tröjorna på våra svedda kroppar för att skydda oss mot solen. Männen började gny över att det var törstiga. En lyckades sno 2 ransoner när vi andra fick en. En annan tryckte sin näsduk på kanten av vattenkaggen för att

JAPAN 4.5.41

få tag på några extra droppar. För att skydda oss mot solsting knöt vi trasor över huvudet. Spanjoren och portugisen var fina sjömän som slet lika mycket vid årorna som svenskarna,men en del svenskar började bli retliga och trätor uppstod med befälet. Spanjoren lyckades dörja upp en liten jah som dock var för salt för att kunna ätas. Vi måste nämligen koka i saltvatten. Det var irriterat i båten men befälet var beundransvär lugna. Hettan var infernalisk. Våra läppar svullnade och vi andades som om vi hade feber. Uppmuntrande var dock att fregattfåglar och andra sjöfåglar börjat uppenbara sig,men vi var inte övertygade om att vi var nära land. Tänk om kompassen lurat oss långt söderöver in i Guineabukten vid Guldkusten. Då skulle det bli svårta tt k mma levan e från det här äventyret. Så kom en lätt bris och vi riggade upp seglet. På natten hörde jag ett brus. Alla var med och lyssnade. Rev kunde det inte vara, sade styrmännen som kände kusten.Vi tog ner seglet och drev för att invänta gryningen. En stund senare gled vi in mot en strand med tropikgult gräs. Vi delade upp oss i 2 lag. Ett lag som gick för att leta efter vatten och ettsom vaktade båten. De som gick upp för att leta efter mat och vatten hittade ingenting. Nu fick vi se det första livet på landningsplatsen. En kanot med 5 negrer kom emot oss. Vi tilltalade dem på många språk men de var rädda för oss. En stund senare kom ett helt följe med folk ur skogen. På huvudet bar de ämbar med mangos,bananer,ananas och nötter. Vi varnade varandra att inte äta och dricka för mycket,men med klent resultat. När törsten var släckt riggade vi upp ett soltält. En budbärare hade sprungit iväg till guvernören. Vi var inte vid Freetown utan norrut c:a 6 mil från guvernörspalatset. Vi var alla glada och trodde att den värsta biten av resan var över. Efter 6 timmar kom 2 lastbilar. Vi fick mjölk, bröd och konserver innan vi sattes på lastbilsflaken. 6 mil åkte vi på dåliga djungelvägar. Ett par gånger stannade bilarna och vi fick kokosnötter av snälla infödingar. Utanför guvernörspalatset hade alla traktens infödingar samlats för att se på de orakade,smutsiga vita männe Plötsligt var vi i sällskap med franska ämbetsmän med vin, god mat och rena sängar. Efter några dagar blev komforten drastiskt beskuren. Guvernören hade krigsransoner och maten räckte inte till alla. Dagosen blev griniga och även några svenskar var fulla och pockande . En svensk åkte i finkan för fylleri,den första vita mannen där på 115 år. Efter 5 dygn fick vi ge oss iväg. Vi åkte till en kustort och föstes ombord på en lite kustbåt, en ångare. Det var mörkt när vi kom ombord, och första natten låg vi bland nötskal, apspillning och negersvett. På efternatten avgick båten för att efter några timmar lägga till vid en ny brygga. 4 dyg fick vi vara på den stinkande båten i väntan på order. Toaletter saknades och

vi fick uträtta våra behov i skogen. När vi skulle tvätta oss blev vi anvisade ett hus med lertak där en del av det afrikanska råttbeståndet samlats. Hela Tiden efter det vi kommit iland var vi bevakade och när vi lämnade ångbåten blev bevakningen ännu mera markerad. Detta i en tid då det ej var vanligt att svarta soldater riktade sina gevär mot vita. Jämsides med ångbåten gick en snebbgående båt med franska befäl och kulis som besättning. När vi kom till Conakry låg ett stort transportfartyg i hamnen ,ett fartyg som vi sedan skulle få resa med. Vi trodde att vi skulle föras till hotellrum, men ack vad vi bedrog oss. Tåget gick rakt in i djungeln där soldaterna föste av oss. Vi fick traska till ett fångläger där vi var i 5 dygn. Det fanns kulsprutor lite varstans, det sanitära var under all kritik. Som neutrala fick vi dock på franskt direktivförtur i matkön.Britterna fick vänta. Engelsmännen, ett par indier och norrmannen fick inte resa när vi skulle iväg. Därför var det med lätta steg vi gick ur bilarna för attta oss ut tillssPorthos på Conakrys redd. Vi blev inkvarterade i 3dje klass. Detta var hyfsat men vi saknade helt pengar. Porthos gick till Dakar. Efter 2 veckor i Dakar var fartyget överbelastat. Det innebar att vi måste flytta till lastrummen,som blev ett alternativ till att gå iland och vänta på en annan båt. Lastrummen var gjorda för trupptransporter,den uslaste förläggning jag någonsin haft. Vi fick hämta mat själva och maten var direkt dålig. Igengrodda kokkärl gjorde att maten. vände sig i magen. I byssan stod kockarna och rörde med avbrutna åror i sina grytor. Bäddar och filtar vimlade av kackerlackor och löss.Vi hade ingen möjlighet att tvätta oss och jag fick horsepox, stora utslag där var rann ut. Befälet bodde för sig, men de hade det inte mycket bättre. Ljuspunkterna var kortleken och de cigaretter som danske konsuln ordnat. Var höll den svenske konsuln i Dakar hus när hans landsmän behövde hjälp? Efter långa vedermödor kom vi till Casablanca där vi låg i 3 dygn, sedan till Alger. Där kunde vi i en tidning läsa att Sverige förklarat tyskland krig vilket ökade våroro. Resan gick nu mot Marseille. På vägen dit hoppade en av våra danska passagerare i sjön och simmade mot en engelsk jagare som vi mötte.Varför han hoppade överbord fick vi aldrig veta.Han ville iallafall inte komma till den tyskkontrollerade delen av Frankrike som Mareille var. Krigets skugga hade sin påverkan på alla ombord. En internationell besättning gav upphov till många incidenter där svenskarna inte alltid var de bästa. Det kändes ledsamt att behöva ha det så uselt på ett europeiskt fartyg. I Marseille fick vi bo på ett nerslitet hotell vars värdinna var kitslig. Efter mågra kontroverser kastades vi helt sonika ut på gatan, och fick på natten sova i parker eller gå brandvakt. Timmerman Anders Nicklasson från Orust och jag hittade ett hotell där det krälade av vägglöss. Det värsta var att man blev förbannad på alla konsuler och myndig-

JAPAN 4.5.41

hetspersoner som skulle hjälpa oss. Vi fick klädkort och kunde köpa oss nya kläder. Tidigare blev vi ofta stoppade av gendarmerna eftersom vi såg så slitna ut i våra gamla kläder. Vi hittade ett café där den svarte ägaren serverade svensk husmanskost. En gammal f.d. främlingslegionär, medlem av svenskkolonin i Marseille, fick mig till en läkare som skrev ut medicin för min horsepox. Kl ett på natten avgick tåget mot Geneve. Dår fick vi bo på Hotel de Familles. Det mottagandet glömmer jag aldrig. Hotellet var fint o för första gången på 2½ månader åt man med aptit utan att vara hungrig. Allt i Geneve gick att köpa utan kort och staden var vacker. -Berlin mötte oss med enbart barn och pensionärer.Ställde man sig i en bokhandel för att se på krigslitteratur kom det strax myndighetspersoner och frågade vem man var. Men hotell och mat var bra. På tåget Berlin-Sassnits mötte vi folk som skulle ut och roa sig,oberoende av att det var krig. Tåget var överfullt o vi fick stå i korridorerna hela tiden. När vi kom till Sassnitz var färjan indragen så vi fick resa vidare med tåg till Köpenhamn. Söndag kväll lade färjan till Malmö ut. Efter en natt på hotell Ritz i Malmö fick vi avmönstra. Nu såg vi hur rent,fint och bra vi har det i Sverige. I Malmö köpte jag Rendahls Stora Fågelbok och satte mig på Göteborgståget. Jag kom till ett regnigt Göteborg kl 04 och smög som en strykrädd hund mot Järntorget för att klara vätan samt att vänta på att något café skulle öppna, och servera en kopp kaffe. Två anförvanter på Svanebäcksgatan och Gamla Grimmeredsvägen blev min första kontakt med anhöriga. Efter att ha ekiperat mig åkte jag till hemmet i Kode där jag först hälsade på min syster som bodde intill järnvägsstationen. Sedantog jag bil hem till mor och Kalle som ägde gården. Aldrig har vägen dit varit så vacker som just den gången. Jag fick först nu höra vilka spår som tiden 4.5 - 15.7 satt på mig.Det talade mamma och syskonen om. Och jag måste ju själv erkänna, när jag såg mig i spegeln att den mörka ögontrakten och det magra ansiktet mycket väl behövde en lugn tid därhemma. Den tiden fick jag också och nu när jag skriver ner allt detta ur minnet så har ett helt år gått sedan det ägde rum.

Under den tid som man var utanför spärren var man beredd på att vad som helst kunde hända. Jag hade en gammal psalmbok ombord där jag vid tillfälle läste om Guds eviga ord. Man tänkte på att man kanske är här ute just för att dö. Detta räknade man faktiskt med ibland. Varför träffades inte vi då bomberna regnade tätt över vår konvoj? Varför inte vi då vi låg på Liverpools redd och såg det fruktansvärda bombanfall som staden utsattes för? Och vid många ndra tillfällen då det var nära. Om något sådant hänt me så hade det bara varit en händelse bland tusen.

Matros Torsten Petterson,Vellinge,Berättar Japan seglade för War Transport sedan juni 40. Gick i cross-trading, vilket innebar resor till en mängd

JAPAN 4.5.41

allierade hamnar. I april 41 gick Japan från Newport, mon. till Alexandria via Freetown och Capetown. När konvojen kämnade engelska kusten blev Japan anfallen av tyska plan. Den 4.5 mitt på dagen anfölls Japan igen. Det var vackert väder och frivakten låg på lastluckorna. Skotet kom från en kanon. 3 dagar tidigare hade krigsriskersättningen upphört. Fartyget skulle enligt myndigheterna vara på säkra vatten. Om BB, på 400 meters avstånd, låg en ubåt med sina 2 kanoner riktade mot Japan. En serie nya skott träffade fartyget som bla. fick bryggan ramponerad. Däckslasten, flygplan i lådor, tog eld. Den spred sig till ett lastrum med olja på fat. Flertalet av besättningen fanns på förskeppet. Nu blev de avstängda från livbåtarna genom beskjutningen som blev allt kraftigare. Från bryggan ropades ordern: "-Bemanna livbåtarna." - Vi doppade våra kläder i vattnet och började springa genom elden. Vi klarade oss igenom. Totalt var det 40 man och 2 passagerare som kom till livbåtarna. När båten rott en stund hördes en våldsam explosion. Det var Japan som fick dödsstöten med en ny torped från ubåten. Livbåtarna var 250 mil från land. Alla hade räddats utom skeppskatten och donkeymans papegoja. I vår båt rodde vi i 4 timmar och vilade i 8 timmar. Det fanns bröd corned beef och vatten, men brödet och vattnet smakade mögel. Efter 3 dygn ropade någon att man såg en båt. Alla började ropa och vinka. En gammal skuta med 19 infödingar ombord, skepparn var neger, kom ut till oss. Kepten Berggren försökte med engelska men det gick inte. Elektrikern försökte med tyska men inte heller detgick. En tredje man som kunde lite franska förklarad vilka vi var. Vi fick ett fat med 190 liter vatten. Skepparn lovade också att föra oss till Freetown men först skulle han hämta en sak. Under tiden rodde vi in till Boffa i Franska Guinea. På stranden väntade en hel hop niggrer och 3 myndighetspersoner förklarade att vi var Franska statens fångar. Vi fördes till missionshuset och fick frukt och vin. Vår stuert trassade sedan mat och vi sov i ett dygn. Vi blev bjudna på middag hos guvernören som lovade att tala med konsulatet i Dakar. Efter 8 dagar kom besked att vi skulle flyttas. På samma gång kom Japans andra livbåt till kaj. Vi fördes till Conakry där vi fick varsin solhjälm och order att gå på ett tåg som sakta körde in i djungeln. Vi åkte i en timme, varefter vi fick marschera till ett läger som var inringat med taggtråd. I 9 dagar fick vi vara i lägret, med förhör varje dag och dålig mat. Negersoldater med gevär bevakade oss. I lägret fanns folk från 13 nationer, och efter sortering blev det klart att nordborna skulle få resa hem. Från Conakry åkte vi med en fransk båt till Marseille. Vi bodde i lastrummet bland löss och gråsuggor som på ett emigrantskepp. I 3 veckor fick vi gå i Marseille innan vi kunde ta tåget till Lyon. Resan gick över Geneve och Berlin och vidare till Warnemünde och Köpenhamn, Den 13.7 stod vi åter på svensk mark.

JAPAN 4.5.41

SÄNKT AV U-38, Heinrich Liebe

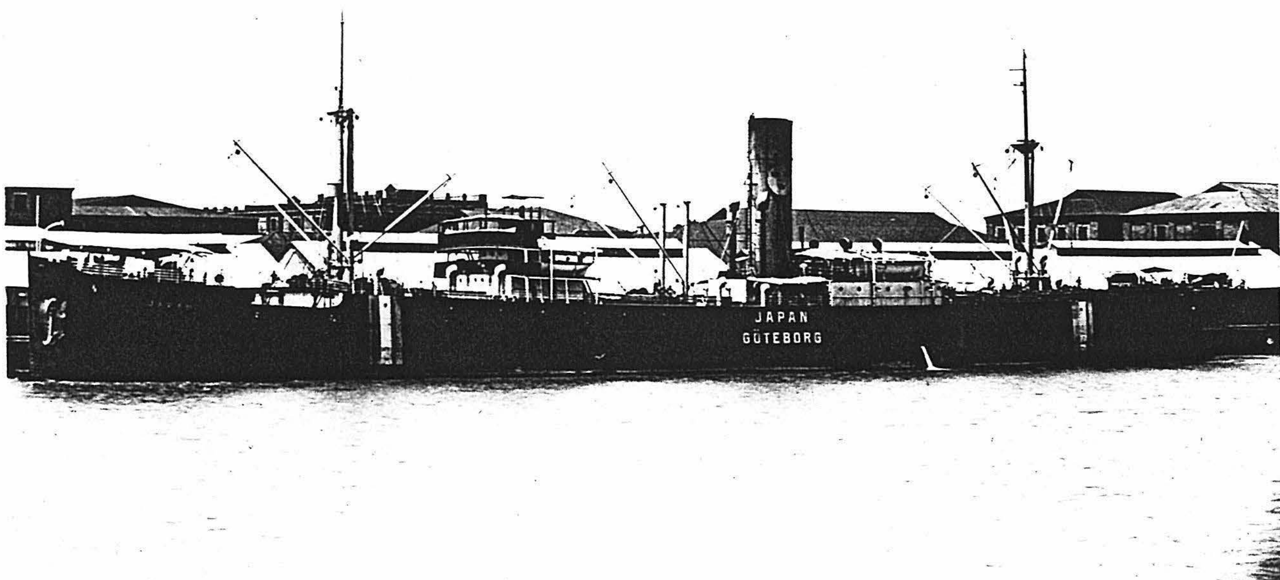
Japan anfölls i plankvadrat ET 2137 utanför Freetown kl 19.15 tysk tid den 4.5 41 av U-38,Heinrich Liebe, som nyårsafton 1940 sänkte Valparaiso med man och allt i Nordatlanten och som 20.6.40 sänkt Tilia Gorthon. Den 5.5 kl 11.05 sänkte Liebe på N.7 54'- W 16 21'ss Queen Maud på 4976 brton på resa, precis som Japan, med 7320 ton kol och government Stores till Freetown och Alexandria. Endast en man av 39 ombv dödades. -Omständigheterna kring Japans sänkning utgör ett exempel på den oro och ovisshet som såväl rederierna som anhöriga ofta utsattes för. Det gick 24 dygn från fartygets sänkning till det UD fick ett telegram från Dakar att besättningen fanns där. - Under resans första del i konvoj OB310 anfölls Japan 2 ggr av flyg, först på påskafton och sedan på påskdagen. Ubåten dök upp i Japans kölvatten ett 100-tal meter på BB låring just som befh avlöste 3e styrman på bryggan. Japan stoppade genast och svängde upp med bredsidan mot ubåten för att visa att hon inte tänkte fly. Ubåten sköt hela tiden, och eld utbröt på fördäck. Elden inställdes först då båtarna firades. På gund av hettan sprang en av förluckorna i luften och en jättestor rökring steg upp rakt upp över det brinnande fartyget. Kl 16.40 exploderade en torped i rum nr 5 och inom 90 sekunder gick Japan i djupet med aktern före och det brinnande förskeppet som en fackla mot skyn medan brinnande last och spillror ströddes över vattenytan. Båtarna roddes först men satte segel på kvällen då det kom en lätt bris. - I lägret utanför Conakry fanns bla. en engelsk fartygsbesättning. De 27 svenskarna kom till Malmö med färjan från Köpenhamn fre kväll 13.7. (sent på kvällen) tillsammans med 5 man frå Gunda. - Japans maskinchef Gottfrid Josefsson,Gtbg, 56 år, var med om sin första krigsförlisning den 2.9.14 då ss St.Paul av Göteborg minsprängdes i Nordsjön. Den 19.6.42 var han på Ostasiats Ceylon då hon minskadades vid Tyska Nordsjökusten. KAPTEN [illegible] 26 2 42 I AVONMOUTH [illegible] 10- BEFH I NANKING SÄNKT 29 4 42

HISTORIK

Lastångare på 5229 brton byggd 1911 vid R.& W.Hawthorn,Leslie & Co ltd i Hebburn-on-Tyne, Newcastle av stål. L.129.9 B. 16,4 Tillhörig AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg. Sjösatt 4.10.11, lev dec 1911. Systerfartyg till bl.a Ceylon. En av rederiets koleldade veteraner, av vilka den sista,Ceylon, såldes 1950. ([illegible]
5 Luckor varav nr 3 mellan brygg-o båtdäckshusen. 2750 ihkr triplemaskin från North Eastern Eng, Co ltd i Wallsend. 3 pannor med Howdens forcerade drag. 1015 gjorde Japan en resa Vladivostok-Köpenhamn med last av soyabönor som p.g.av hårt väder hela tiden to 77 dygn. En del av lasten var i mögelstadiet vid framkomsten. Den 14.12 28 på ingående till Antwerpen från Hamburg grundstötte Japan på flodbanken i Schelde och flottogs av 5 bogserbåta

JAPAN 4.5.41

och bogserades till Antwerpen för lossning ,obetydligt läck i förtankarna men med stora bottenskador. Reparation i docka i Rotterdam var klar först den 11.2.19.Hela botten mellan skorsten och stormasten måste förnyas. 2 veckor efter reparationen kolliderade Japan på resa Göteborg-Hamburg på Elbe med holländska ss Waaldijk och fick rum 3 vattenfyllt. Måste dockas i Hamburg för reparation. i Juli 1935 på resa Gtbg- Antwerpen utbröt i hårt väder eld i lasten i rum 2 genom självantändning i ett tändsticksparti. Elden släcktes av besättningen efter hårt arbete i 12 timmar. Stora last skador men obetydliga skador på fartyget. - 28.7 37 kajkollision i Hamburg pg av felmanöver i maskin. - den 22.2.40 på resa Gtbg-Port Said begick kl 16 p lat N 36 18'- Long.W 10 0'matros Karl Allan Kindström självmord genom att att hoppa överbord sedan han skurit av sig pulsådrorna med en rakkniv. - 2.8.40 i St.Vincent em mindre brand i STB kolbox.



CONSUL BRATT 5.5.41

ELVA VENTILGLAS SPRÄCKTA VID MINEXPLOSION I ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Sön 4.5.41 avgått från Rotterdam med rums- och däckslast av koks till Göteborg. Djupg F. 15′ - A. 15′8″ Resan fotgått normalt under konvojering från Hook van Holland. Konvojen föregången av minsvepare.

Mån 5.5 kl 16 då fartyget befann sig mellan fyrskeppen Elbe II och Elbe 1 inträffade plötsligt en våldsam explosion akter om tyska ss Julius Hugo Stinnes, konvojnr 27, troligen förorsakad av en magnetmina. Consul Bratt befann sig i närheten och av lufttrycket spräcktes 11 st ventilglas. Resan fortsatts utan anmärkning.

R.Westerlund 1e styrman

H.E.Arvidsson 2e styrman

Ombord 5.5.41
Osborne Aspenberg
Befh

Assurans

SÅAF den 28.1.42 överfört kostnaden för nya ventilglas, 400 kr, på rederiet såsom varande civilassuradörerna ovidkommande.

SKN 24.11.42 ersatt rederiet med 400:- Reparation vid Eriksbergs varv.

Tyska fartyget minsprängt 10.9.41

ss Julius Hugo Stinnes av Hamburg, Hugo Stinnes Linien, Oå 2530 brton byggd 1926 vid Germaniawerft i Kiel, L. 84, B.13, back, 3 luckor, maskin akter, minsprängdes och sjönk i höjd med Kolberg den 10.9.41.

Consul Bratt

Se Kollision med Wasaborg 28.5.42 & minskakning 17.7.42. (Ingen historik)

JAMAICA 8.5.4I

UNDGÅTTT SKADOR VID RAF-ATTACK MOT NORDGÅENDE ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Ons 7.5.4I på morgonen avgått från Rotterdam destinerad till Halmstad med last av c;a I300 ton kol. Djupg F I4'2" A I5'5" Lämnat lotsen vid Hook van Holland kl 06.I5 och gått in i konvoj under marinlots ledning.

Tors 8.5 kl 0I.55 utsattes konvojen för angrepp från flygplan, varvid två kraftiga explosioner iakttogs i vattnet tätt BB om fartyget. Då ett plan iakttogs flyga över samdtidigt kom säkerligen explosionerna från av dett fällda bomber. Planet besköts av konvojfartygen och besvarade elden. Vid detonationerna förmärktes en skakning i skrovet på ss Jamaica. Om skador uppstått under vattenlinjen är ej utränt. Fått Elbelots ombord kl I3.35. Anlänt Brunsbüttel I9.30. Avgått kl 20.I5 men kl 23 gjort fast vid kanalbanken för flyglarm. Kl 24 fortfarande fast för flyglarm.

Fre 9.5 kl 06 fortsatt resan och anlänt Holtenau I2.30. Avgått I4.50. Styrt div kurser aneligt anvisningar från Tyska marinen. Kl 23.30 ankrat BB + 45 famnar i avvaktan på dagsljus.

Lör I0.5 kl 02.50 hivat upp och fortsatt. Kl I5.30 anlänt till Halmstad.

Halmstad I0.5.4I

G.Båtelsson

Befh

(Utdraget insänt till SKN av rederiet den I7.5.4I)

Inga skador - Avfört I8.8.42 på SKN.

==

SKNEIII 2I0

Kollision i Rotterdamkonvoj 28.8.4I

Jamaica avgick Rotterdam 28.8.4I destinerad till Köping med rumslast av I042 ton koks och på däck I87 ton koks. Befh Gunnar Konrad Olof Båtelsson Storängen. BO & signalgast ombord. 08.45 lämnat sjölotsen vid Hook van Holland och fortsatt i konvoj under BO;s ledning. NW7. Grov sjö med slingring och överspolning. Vid 2I-tiden märktes att Jamaica närmade sig tyska ss Uhlenhorst som gick närmast före i BB-kolonnen. Jamaica minskade farten och till slut stoppades maskin.Då Jamaica fortfarande närmade sig Uhlenhorst, styrdes ur formeringen upp på Uhlenhorsts BB-sida.Nu sågs ss Frigga av Hamburg närma sig akterifrån. Full fart slogs i maskin och 2e styrman Hallin visade klart ljus med en stavlampa mot Frigga. Endast akterlanterna fördes tänd och avskärmad. Kl 2I.07 rände Frigga stäven in i Jamaicas häck mellan midskeppslinjen och STB roderblock.Logglinan med rotator slets bort och ett 2 meter brett och en meter djupt hål uppstod i hacket från däck till avvisarlisten. Poopdäcket blev delvis förskjutet, flera däcksplankor bräckta, rorkistan med brall delvis förskjutna.Besättningen kallades omedelbart till båtarna medan skadorna undersöktes.Sedan någr däcksplankor

JAMAICA 8.5.4I

avlägsnats från rorledningen manövrerades Jamaica åter in i formeringen och rrsan fortsattes. Ej läck. En presenning stämplats fast över hålet. 29.8 fått sjövärdighetsbevis i Brunsbüttel . Anlänt till Köping 2.9 Reparerat vid Finnboda varv 8-20.9.4I - Frigga, Kapitän Moritz, var på resa Rotterdam-Stettin.Frigga fick stävskador för RM 6784;- Friggas rederi krävt skadestånd och långrandiga rättegångsförhandlingar följt. Kollisionen kostade SKN 23389;24 kr plus I672 kr i arvode t.Doflein.

Historik Egna noteringar

Se I2.IV.43 Grundstötning

(Övriga krigshaverier; 20.6.44 bombad & 28.3.45 skakning)

GUNDA 8.5.4I

BOMBSKADAD LIGGANDE I TORRDOCKA I HULL UNDER STOR BRANDBOMBSRAID.

Journalutdrag.

Ons 7.5.4I I5.30 färdigbunkrat i Albert Dock,Hull, Avgått från Albert Doc I5.40. Förtöjt I6.30 i Central Dry Dock för bottenmålning.Fartyget torr satt kl 20.30.

Tors 8.5 kl 00.30 började intensiv bombfällning runt fartyget och torrdock Ett stort antal tunga bomber kreverade i omedelbar närhet av fartyget so träffades av flera brandbomber varvid brand utbröt ombord. Flera full-träffar boterades på varvsanläggningen där omfattande skador uppstod. Brandbomberna ombord släcktes snabbt. Under bombardemanget kastades Ian och 2ans luckor upp i luften varvid ett 20-tal luckor förstördes och Ians,2ans och 3ans luckpresenningar skadades. En brandbomb antände två presenningar till sadelbacksluckan vilka brann upp fullständigt. Dörren till Ie styrman hytt om STB skadades liksom STB salongsdörr, dörren til eldarnas tvättrum och skjutdörrarna till manskapets mässar. IO ventil-glas sönderspängdes i hytter, mässar och tvättrum. Fartyget skakat kraftigt vid explosioner i närheten men huruvida någon skada uppstått på skrovet, har ännu ej konstaterats. Varvsarbetarna hela dagen hållit på med uppröjningsrabeten.

Fre 9.5 kl 00.20 bombfällningen runt fartyget och varvet återupprepats. Ett flertal tunga bomber fallit i omedelbar närhet av fartyget, dock utan att tillfoga fartyget någon synbar skada. Skador uppstått på dock porten varvid en del vatten trängt in i torrdockan. På morgonen fått order om att ingen får vistas inom varvsområdet.

Lör IO.5 Varvsarbetarna sysselsatta med att iordningställa varvet och re-parera skadorna provisoriskt så att torrdockan kan länspumpas.

Sön II.5 Torrdockan länspumpats.

Mån I2.5 Reparation påbörjats av bombskadorna ombord.Haft besiktning av fartygsbottnen, påbörjat skrapning och målning av densamma.

Tis I3.5 Målningen av bottnen och alla reparationer ombord avslutats. Kl I9.30 börjat fylla vatten i dockan. Kl 2I.30 avgått från Central Dry Doc

ss Gunda I5.5.4I

H.D.Elfversson

Befh

==

Telegram till Transmarin från London IO.5.4I

Elfversson regret sustained minor deck war damage of which Wilson immedi-ately informed their surveyors being already in attendance and reapirs arranged stop Few minor injuries but understand not serious =Moxton Salt.

GUNDA 8.5.4I

Reparationer i Hull.

Bombskadorna reparerades I2-I3.5.4I vid Hull Central Dry Dock & Engineer-ing Works , där Gunda låg i varvets 340' långa graving dock. Reparationerna omfattade dörrposten till Ie styrmans hytt, låset på salongs dörren, nya gångjärn till STB aktre mässrumsdörr, överhalning av den delvis splittrade flaggkistan, fastsättning av BB bryggräcke, reparation av 4 luckpresenningar, leverans av 46 nya täckluckor, insättning av nya glas i IO hyttventiler (portlights) inkl nya gummipackningar. 22 täckluckor tillverkats av rederiets trävirke. Rep. kostnad £ 62.IO.4.

Assurans.

SKN vägrade ersätta kost och hyror under reparationstiden eftersom Gunda ändå bottenmålades under tiden. Av de rena reparationskostnaderna kr I230;33 ersatte SKN den I2.I.42 rederiet med 820;22.

==

Storraider mot Hull & Liverpool 7-8.5.4I

Kl 00.35 - 02.45 tors 8.5 fällde 72 plan ur Luftflotte III ,som egentligen skulle bombat Liverpool men omdirigerats på vägen dit, II0 ton sprängbomber och 9648 brandbomber över Glasgow och industrier och dockor längs nästan hela flodens längd. Stora bränder startades över hela målområdet, bl.a i brädgårdarna vid Victoria Dock. Inne i själva Glasgow hade brandkårerna ett 80-tal stora bränder att bekämpa och gasdistributionen slogs ut för 3 veckor framåt. De övriga planen i den luftflotta på 346 bombare som Luftflotte III sänt mot Liverpool, fällde kl 00.I0- 03.40 den 8.5 232 ton bomber och 29064 brandbomber över Liverpool där 5000 hus förstördes, I4000 hus skadades, 20.000 människor blev hemlösa och 450 dödades. Liverpool utsattes i maj I94I för raider varje natt och den I5.5 hade I/3 av befolkningen lämnat staden där 66000 hus förstörts och hälften av alla kajplatser slagits ut. Den 3.5 exploderade efter en bombträff ammunitionslastade ss Malakand på 7649 brton. (BROCKLEBANKS LTD) En brinnande spärrballong satte Malakand i brand den 3.5 , fartyget övergavs kl 00.30 den 4.5 och flög i luften kl 07 varvid hela Huskisson Dock jämnades med marken. (350 TON BOMBER) (4 FARTYG SÄNKTA) Samma natt som Hull-raiden bombade andra plan Harlepool, West Hartlepool, Middlesbrough, Barrow-in-Furness, Plymouth,Bristol, Ipswich, Falmouth, Exmouth,Dorchester och Great yarmouth. Ett ensam plan fällde 2 fallskärmsminor mot dockportarna till Manchesterkanalen vid Eastham. Andra plan fällde magnetminor och anföll fartyg.- Natten till den 9.5 var Io8 plan i aktion bl.a mot Hull.

==

Historik

Se Gunda I9.6.4I Sänkt av flyg.

(Se även 26.6.40 gasexplosion i lasten i konvoj)

SAINT GOBAIN 9.5.4I

5 BOMBEXPLOSIONER I NÄRHETEN VID FLYGATTACK PÅ INGÅENDE MOT SWANSEA.

Journalutdrag.

Sön 20.4.4I kl I0.50 lättat ankar och avgått från Halifax,N.S i konvoj destinerad till UK (Swansea). Djupg F 29´2´´ A 29´. Fortsatt i konvoj under konvojbefälhavarens ledning. Full last olja och bensin.

Fre 9.5 kl 00.45 anfölls fartyget av ett bombplan på låg höjd som fällde ~~xxxxxx~~ tre bomber vila exploderade ett fåtal meter från STB-sidan midskepp Dessa följdes omedelbart av ytterligare 2 bomber som föll i vattnet läng re akterut. Fartyget gjorde upprepade våldsamma överhalningar och skakades häftigt i hela sin längd. Alla el motorer stannade och det el.ljus slocknade. Fartyget kl 20 anlänt till och förtöjt i bojar i Queens Dock i Swabsea.

Lör I0.5 vid inspektion av fartyget upptäcktes följande;

En del glas & porslin kastas i durken i salongs- & befälspenterierna. Klockans glas i karthytten fallit ur och krossats.Ett fönster spräckt i styrhytten. 3 bordslampskupor sönderslagna: toliettartiklar fallit ner och slagit sönder 2 tvättställ i befälshytterna. 36 glödlampor sprängts.Avloppsröret till frysmaskinens ångmaskin beustit . Tillloppsröret till La Mont-pumpen & ångpumparna brustit och gått läck i flänsarna. Observationsluckorna i huvudmaskinens vevhus kastats ut.

Evert Persson
Ie styrman

A.S.Nilsen
2e styrman

Ivar Carlberg(?)
Befh Ivar Carlberg

(Insänt av rederiet till SKN 9.9.4I)

================ ============= ===============

Reparation & assurans.

Skadorna reparerades i New Orleans aug 4I dör $70 vid fartygets ordinarie torrsättning. Nytt glas & porslin anskaffats för $ 94.68 SKN ersatt SÅAF I4.II.46 med kr 69I;66 efter utredning av kaskoassuradörens ersättningsskyldighet för I/I kasko per Saint Gobain,Götebor I2.II.46.

====================

Besiktningsinstrument Okt I945

Ing. Sten Haeger besiktigat I0.I0.45 vid Kockums i Malmö. Konstaterat att fartygets tankar är läck på många ställen och fartygssidorna intryckta.Efter bombanfallet 9.5.4I endast de nödvändigaste reparationerna blivit utförda. Omfattande skador i maskinen samt på roder och propeller, uppkomna genom skakningar vid bombfällning och senare gjord sjunkbombfällningar . Typiska splitterskador på däck. Sjunkbombsexpl sioner inträffat många gånger under de två sista krigsåren under gång i konvoj men inte journalförts på grund av de allierades föreskrifter

SAINT GOBAIN 9.5.4I

härom. Krigssskadorna är lätt urksiljbara från civilskadorna, men krigsskadorna omöjliga att särskilja från varandra enär de skador som uppstått vid bombfällningen 9.5.4I sedan förvärrats genom skakningar vid sjunkbombsexplosionerna senare under kriget.
Sain Gobain reparerade vid Kockums 3.I0-20.I2.45 varvid krigsskadorna kostade 397.0I5 kr och övriga arbeteb 280.000 kr. Bl.a omnitades II90 lösa naglar i bordläggningen och tätades 950 läckande naglar och 300 löpmeter växlar. 2730 läckande naglar i pannornas plattform måste omnitas mm Propelleraxel och allt maskineri måste monteras ner och gås igenom, mängder av rörledningar repareras liksom ankarspel, winschar, pumpar, kondensor, kompressorer etc etc 8 ventilglas och en fönsterruta förnyats.

SKN ersatt SÅAF 26.7.46 med kr 406.423;07

==

Historik Eget

Motortankfartyg på 9959 brton byggt 1936 i Nakskov av stål. L I50 B 20 Tillhörigt Trelleborgs Ångf.Nya AB (Jarl Malmros) i Trelleborg. Från den 24.9.37 bortfraktat på I0 år till C;ie des Produits Chimiques et Raffineries de Berre i Paris och anlöpte regelbundet Port-de-Bouc i Frankrike med olje-och bensinlaster. I juni I940 hade fartyget ett större haveri vid anlöpandet av Curacao och låg till 3.8.40 för reparation i New Orleans. Sedan var fartyget befriat från sin charter eftersom Frankrike var besatt av tyskarna och fick ligga upplagt tills Sjöfartskommittén I939 i Göteborg inrangerat Sain Gobain under det Svensk-Engelska avtalet av Juni I940 för att gå i trafik på UK. Den I5.9.4I belades fartyget med kvarstad i NY i anledning av Franskt krav på 2.000.000 $ i gottgörelse för brutet tidsbefraktningsavtal. Fartyget kunde dock lösas från sitt avtal. I nov 40 ingick Saint Gobain i Jervis Bay-konvojen tillsammans med Vingaland, Delhi och Trolleholm. Från I942 gjorde hon resor på Tampico, Curacao, Trinidad och Aruba, senare långresor till Östafrika och Australien.

==

Se Kollision 5.I.45

OSSIAN 15.5.41

MALMÅNGARE I TYSK KONVOJ CUXHAVEN- ROTTERDAM FLYGTORPEDERAD OCH SÄNKT AV ETT PLAN UR R.A.F.COASTAL COMMAND, VARVID 2 MAN I MASKIN DÖDADES. MASKINCHEFEN AVLIDIT PÅ SJUKHUS I WILHELMSHAVEN.

OSSIAN 15.5.41

HEMLIG Ej för publicering

Telegram till Ud från generalkonsulatet i Hamburg 16.5.41

4 Ångf. Ossian lufttorpederat Nordsjön 15 ds kl 13 befaelhavaren och 7 man infoerda rotterdam tre skadade till sjukhus wilhelmshaven andre maskinist karlsson maskinelev andreasson saknas fartyget förlist = = Stridbeck

---

Förtroligt - Ej för publicering
Brev till UD från generalkonulatet i Hamburg 20.5.41

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.
Härmed får jag vördsamt meddela att vicekonsulatet i Cuxhaven den 16de innevarande månad per telefon inberättat att befh, sjökapten Arthur Möller, och 7 man av besättningen å sv. ss Ossian från Hälsingborg samma dag införts till Cuxhaven. Nämnda fartyg, vilket,medföljande en tysk konvoj,var på väg till Rotterdam,hade dagen förut vid ett angrepp av engelska torpedflygplan träffats av en torped i maskinrummet och sjunkit inom 10 minuter. Av besättningen hade 3 man,som skadats vid explosionen ,förts till Wilhelmshaven och där inlagts å sjukhus. 7 man hade tagits ombord å ett annat konvojen tillhörande fartyg som fortsat resan. Beträffande de sistnämnda har konsulatet i Bremen senare meddel att de landsatts där, samt att de kommer att hemsändas genom konsulatets försorg. 2e maskinist Karlsson och maskineleven Andreasson,som befunnit sig i maskinrummet vid anfallet, uppgives hava dödats,då de ej blivit sedda efter torpederingen. De till Cuxhaven införda männen avreste samma dag till Hamburg och inkvarterades å sjömanshemmet härstädes. Sedan tyskt utresetillstånd, som omedelbart begårdes, under gå dagen beviljats,avreste sjömännen, som av generalkonsulatet försetts med biljetter och medel till bestridande av kostnaderna för kost och logi, under befh ledning till Trelleborg för att därifrån fortsätta till respektive hemorter. Så snart fullständiga verifikationer över generalkonsulatets utgifter i ärendet erhållits,kommer desamma att anmälas till ersättande.

Axel Stridbeck
Generalkonsul

Sjöförklaring i Hälsingborg 28.5.41 kl 13

Sakkunniga:Fartygsinsp. Victor Hansson& sjökapten N.Hammar:Frågat:

1) Huruvida fartygets nat.märken voro uppmålade och tydligt synliga samt svenska flaggan hissad?
2) Om fartygets samtliga bärgn.redskap voro i författningsenligt skick samt om livbåtarna vid olyckstillfället voro utsvända?

OSSIAN 15.5.41

3) Om livräddn.flottarna sågos flyta upp då fartyget sjönk?
4) Om ingenting hördes eller syntes av de förolyckade innan fartyget övergavs

Rapport

Avgick Oxelösund 10.5.41 dest. t. Holtenau för bunkring och vidare t Rotterdam
Rumslast: 2498 ton järnmalm. Djupg. F 17′7″- A. 18′5″ 20 ombv & tysk officer.
Flygtorpederat kl 13.05 den 15.5. (tysk sommartid) lat.N 54 0′-0.7 16,5′
Vind WNW 3 Beaufort. God sikt. 2e styrmans vakt. Utkik på backen.Fartyget sprängdes itu midskepps. 2 dödades, 3 sårade.

Journalutdrag

Lör 10.5. kl 23.10 avgått Oxelösund.
Tis 13.5 kl 12 anlänt Holtenau,bunkrat 30 ton, fortsatt u. lots ledning och med kanalstyrare ombord. Kl 23.30 slussat utvid Brunsbüttel efter lotsete och lämnat kanalstyrarna.
Ons 14.5 kl 02 ankrat i närheten av Cuxhaven i väntan på konvoj.
Kl 16 erhållit orderfortsätta i komvoj torsdag morgon kl 06.
Tors 15.5. kl 15 lättat ankar och fortsatt resan.Kl 06 erhållit Begleitungsoffizier ombord vid Cuxhaven varefter resan fortsattes under lots ledning. Kl 07.15 lämnat lotsen vid Elbe 2 ,varefter konvojen ordnades med Ossian som nr 2 i ordningen. Konvojen bestod av 5 handelsfartyg med eskort av 4 förpostbåtar. Resan fortsattes till kl 13.05 då 8 st torpedflygplan siktades på mycket låg höjd tvärs ut om STB på endast 300-400 meters avstånd med kurs på konvojen. I samma ögonblick sågs från bryggan en torpedbana i vattnet i riktning mot Ossians STB-sida varför order gavs om hårt STB roder för att om möjligt navigera ur torpedbanan. Denna manöver medhanns aldrig utan Ossian träffades midskepps STB av 2 torpeder och dessutom träffades fartyget av spräng- och brandbomber och besköts med maskingevär från planen. Då besättningen efter beskjutningen vågade komma upp på däck var fartyget var fartyget i sjunkande tillstånd varför BB livbåt omedelbart firades och bemannad med 8 man lämnade fartyget. STB förliga dävert hade vid torpederingen lossnat i däck samt krökts,men genom att kapa taljelöparna kom båten lyckligtvis på rätt köl i vattnet och befh, Begleitungsofficeren, 2e styrman coh 6 man av besättningen kunde stöta ut från fartygssidan minuter före fartyget gick till botten. Innan STB-båten lämnade hjälptes den svårt skadade övermaskinisten Wedlin upp på akterflotten där även timmerman Larsson befann sig iförd Mörners flytdräkt,Dessa båda kom i vattnet när fartyget sjönk men togs omedelbart upp av en förpostbåt tillsammans med BB livbåtsbesättning och infördes till Wilhelmshaven. STB livbåtsbesättning upptogs av en annan förpostbåt och landsattes i Cuxhaven. 2e maskinist Karlsson och maskinelev Andreasson ,som hade vakt i maskin, dödades förmodligen ögonblickligen då den ena torpeden gick in i maskinrummet. Ossian sjönk 8-10

OSSIAN 15.5.41

efter torpedträffen. De skadade övermaskinist Wedlin, timmerman och eldare Svensson inlades på sjukhus i Wilhelmshaven omedelbart efter ankomsten dit Den 17.5 avled Wedlin av sina skador och eldare Svensson torde få kvarstanna för vård ännu några veckor, medan den övriga besättningen hemkommit via Sassnitz till Trelleborg. (16 man)

Hälsingborg 24.5.41
Arthur Möller Befh

Befh: Befann sig vid torpederingen i aktersalongen och såg dessförinnan vare sig planen eller torpedbanan. Ossian hade sedvanliga nationalitets märken målade på sidorna och en svensk flagga målad på lucka 4 vartill flaggan var hissad på spelet. Livbåtarna varit utsvängda. Akterflotten flöt upp då fartyget sjönk. Förflotten sprängts sönder vid explosionen. Den dödligt skadade maskinchefen Wedlin hade haft frivakt. Inget hörts eller setts av de 2 saknade efter explosionen. Alla skeppspapper förlora

2e styrman Lundgren: Son till sjökapten Lundgren, delägare i rederiet. Vakthavande på bryggan. Såg planen och torpedbanan, beordrat dikt STB roder men denna rodermanöver hade inte hunnit påverka kursen innan torpederna (!) träffade fartyget. 2e styrman och sturet sökt ta sig ner i maskin som dock var vattenfylld och inget hördes eller syntes av de 2 saknade.

Lättmatros Selin: Till rors. Då rorsplatsen varit överbyggd hade han ej sett planen eller torpederna före explosionen.

KK Memorial 28.6.41

Torpedering (av flygplan) Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST (Delvis SKN)

Befh Nils Arthur Möller, Skillinge, 20.9.02
Ie styrman Einar Edmund Martinsson, Brantevik, 10.7.08
2e styrman Hans Arnold Börje Lundgren, Drottninggatan 27, Hälsingborg 30.11.18
† Chief Johan Wilhelm Wedlin , Fjällgatan 26, Gtbg, 21.6.78
† 2e maskinist Jarl Hilmer Carlsson, Karl Johansgatan 68, Gtbg, 10.10.79
Stuert Gustav Lennart Möller, Skillinge, 25.8.11
Kock Nils Hjalmar Nilsson, Yrkesvägen 13, Enskede, 29.5.96
Mässuppassare Roland Erik G. Johansson, 3dje Långgatan 41, Gtbg, 1.6.21
Timmerman Gösta Erik Larsson, Ocke, Jämtland, 18.1.07
Matros Wilhelm Alfred Emanuel, Nyström, Botvaldavik, Gothem, 14.3 93
Matros Karl Emil Elias Starkenbert, Motala Verkstad, 17.4.98

OSSIAN 15.5.41

Crew list forts

Lättmatros Edward Selin, Svenskär, Häggdånger, vnl, 10.8.13 Skolkamrater
Jungman Klas Rune Hägglund, Svenskär, Häggdånger, 26.12 15
Jungman Allan Erik Axel Fredin, Residensgatan 1, Vänersborg, 21.1.17
Donkeyman Jöns Albert Andersson, Stora Nygatan 4,Härnösand, 5.7.00
Eldare Nils Malm, Smedstorp, Kristianstad län, 18.5.13
Eldare Jodef Henning Svensson, Hejan Svängstad, Aserums församling,14.2.05
Eldare Gustav Herbert Wilhelm Nordström, Brännkyrkogatan 28,%Krång,Stjlm 16.3.07
+ Maskinelev Stig Lennart Andreasson, Artillerigatan 15,Gtbg, 30.1.23
Ompare Per Gustav Alexandersson, Holländareplatsen 5b, Gtbg, 18.11.21

SKN EIII 202

De till Cuxhaven införda och via Hamburg hemsända var:Befh, 2e styrman, stuert,kocken, mässuppassaren, donkeyman, matros Starkenberg och jungman Fredin. Under befh ledning rest till Sassnitz -Trelleborg.

Effekter

Maskinist Carlssons frånskilda hustru,Sigrid Olofsson,Gtbg, fick som förmyndare för dottern ut 787:50.
Josefina Wedlin,Gtbg, fått 1012:50 för sonen, maskinchefen, 28.8.41
Befh fick 1800:- av begärds 1892:- plus 485:- för skrivmaskin och kikare
Ie styrman förlorat för 1757:-, fick ut 1012:50 plus 525:- för skrivmaskin, kikare och tabeller.
2e styrman förlorat för 1119:- fick ut 787:50
Kocken förlorat glasögon och allt annat värt 818:-, fick ut 475:- 31.5.41
Eldarna Malm och Svensson förlorat för 654:- var, fick 475:-
Matros Starkenberg förlorat för 658:- fick 550:-
Timmerman -"- för 841:- -"-

Livbåtarna fick driva iväg

SKN 27.1.42 hört av sig till rederiet och frågat vart Ossians 2 livbåtar tagit vägen, om de försålts i Tyskland eller hemtagits?
Rederiet svarat 20.2.42 och citerat följande brev från Ossians befh, kapten Athur Möller:
" Med anledning av gårdagens telefonsamtal beder jag härmed få meddela att besättningen lämnade Ossian i båda livbåtarna,men då vi omedelbart blevo upptagna av förpostbåtarna fingo livbåtarna övergivas. Vaktfartygen, som utgjodres av armerade fisketrålare, hade ingen möjlighet att taga ombord livbåtarna då de saknade lyftanordningar och befälhavarna där ombord

OSSIAN 15.5.41

nekade att taga livbåtarna på släp,varför dessa måste lämnas drivande i Nordsjön. Ej heller något annat fartyg i konvojen bärgade livbåtarna,varför jag ej vet var dessa tagit vägen. "

Egna noteringar

Ossians undergång

Ossians konvoj om 5 lastångare och 4 förpostbåtar hade i god sikt kommit c:a 60' SW Brunsbüttel då kl 13.05 tors 15.5. 8 torpedplan ur R.A.F. plötsligt siktades på låg höjd tvärs STB under inflygning mot konvojen. De var på endast 300-400 meters avstånd och förpostbåtarna hann inte blåsa flyglarm innan anfallet var i full gång. Samtidigt som planen rusade in över fartygensåg Ossians 2e styrman från STB bryggvinge en torpedbana skjuta fram mot fartyget tätt om STB. "Dikt STB" ropade han till rorsman Selin men manövern hann aldrig verka. Torpeden gick in midskepps STB rakt igenom den på sidan målade svenska flaggan, vars gula kors tydligen använts som måltavla,och exploderade i maskinrummet där vakthavande 2e maskinisten Johan Hilmer Carlsson, Göteborg, 61 år,och maskineleven Stig Lennart Andersson, Göteborg, 18 år, omedelbart dödades.Maskinen förstörde totalt,hela STB-sidan midskepps trycktes ut, eldrumsskottet rämnade,däcke midskepps höjdes och all inredning i hytterna vräktes omkull . Rusånga och kolsvart rök omvärvde det sönderspängda midskeppspartiet och maskin- och eldrum vattenfylldes omedelbart. 62-årige chiefen Johan Wilhelm Wedlin, Göteborg, begravdes av spillror i sin hytt vars dörr klämts fast i karmarna, medan eldaren Josef Henning Svensson,skållad av rusånga,blödande och omtöcknad och med vattnet i hälarna lyckades klättra upp från eldrummet. Samtidigt bestöks däck och livbåtar med intensiv kulspruteeld från jaktplan i låganfall och de ombordvarande fick kasta sig ner i skydd av luckkarmar och skott, medan fartyget hastigt sjönk. Under våldsam luftvärnseld frän förpostbåtarna försvann sedan planen i SW riktning. De båda utsvängda livbåtarna var svårt ramponerade av splitter och kulhål men sjösattes snabbt. Ie styrman och 7 man kom i BB båten, befh, 7 man och begleitungsofficeren i STB båt som dock vattenfylldes på några minuter. Utsrömmande rusånga försvårade sjösättningen av båtarna.Timmerman Gösta Erik Larsson, Mörsil, Jämtland, som svårt skadat ryggen och huvudet släpade ensam fram chiefen Wedlin ur spillrorna och bar honom till akter flotten på lucka 4. Wedlin hade fått båda benen avslagna och var medvetslös med svåra skallskador. Larsson, som hade en livräddningsdräkt på sig, låg på flotten intill Wedlin då vattnet strömmade in över akterdäck och flotten började röra på sig. Samtidigt störtade aktermasten,som knäckts vid explosionen, omkull och flotten såväl som de båda männen drogs ner

OSSIAN 15.5.41

ner i djupet insnärjda i stålwires och tågvirke då Ossian bröts itu och sjönk 8 minuter efter torpedträffen. Hållande ett fast grepp i chiefen bars Larsson trots suget åter upp till ytan av sin Mörnerdräkt och virvlade runt där i en malström av spillror.Ett moln av rök och ånga låg ännu kvar över platsen och vattnet kokade av uppströmmande luftmassor. De båda undsattes snabbt av en förpostbåt som sedan tog upp alla i BB livbåt. Inom 15 minuter hade de 19 nödställda bärgats av 2 förpostbåtar. Den förpostbåt som tagit upp Wedlin,Larsson och alla i BB båt satte högsta fart mot Wilhelmshaven. Alla räddade var mer eller mindre omtöcknade och schockade, Eldare Svensson, timmerman och chiefen svårt skadade, 5 man lättare sårade, eller brända av rusånga. De 3 svårt skadade fördes vid ankomsten till Wilhelmshaven direkt i ambulans till Werftkrankenhaus där Wedlin avled lördag 17.5 utan attha återfått medvetandet. Den förpostbåt som tagit upp STB-båten med befh och 7 man gick in till Cuxhaven där 4 skadade fick läkarvård (se sid 4). Onsdag kväll 21.5 kom 15 man från Ossian med färjan till Trelleborg från Sassnitz,bristfälligt klädda och märkta av sina upplevelser. Timmerman Larsson kunde först efter en månad sändas hem från Werftkrankenhaus i Wilhelmshaven. Eldare Svensson låg där i 3 veckor. Sjöförklaringen hölls i Hälsingborg den 28.5.

Historik

Lastångare på 1815 brton byggd 1892 vid Osbourne,Graham & Co i Sunderland av järn. L. 78.5 B.11,2 Tillhörig Red AB Alfa (Allan Börjesson) i Hälsingborg . (Ex Valpen, Harald, Brunsnis,Mediterraneo) 2340 dw. 645 ihkr. Welldäckare med för- o ch 2 akterluckor, back, och lucka I i brunn. -Byggd som Mediterraneo för det Österrikisk-Ungerska rederi AB Società Anonima di Navigazione a vapore "Lussino" (skeppsredare Gerolimich) i Lussinpicolo, Italien. Såldes 1904 till ett rederi i Newcastle och gick som Brunsnis till 1910 då red AB Kronan (O.H.Wiens) i Malmö inköpte henne. Gick som Harald till 1918 då hon för 2.200.000 kr såldes till Redab Tertia i Göteborg. Gick som Valpen till juni 1920 då hon blev Ossia, inköpt av red AB Amaryllis (Börjesson) i Hälsingborg.Några år senare överförd på red AB Alfa.-
Den 9.3.35 på resa Gdynia-Stockholm med kol räddade Ossian söder om Gotland 4 säljägare från Ösel vars båt förlist 6 dygn tidigare i Rigabukten varvid 5 kamrater följt med i djupet. De räddade landsattes i Sthlm.
Den 5.12 40 kolliderade Ossian på den Helders redd med en ankarliggare och låg sedan hela vintern 1940-41 infrusen på Zuiderzee. - (Se 5.12.40)

FALKVIK I7.5.4I

TRE BOMBANFALL I7.5- 9.6.4I OCH UTSATT FÖR SJUNKBOMBSFÄLLNING 7.7.

Journalutdrag.

Löt I7.5.4I På resa Southampton- Barry Roads kom kl I0.30 et tyskt fly og skap bomber over konvojen. De faldt i vandet ikke langt fra skibet og ved explesionerne merktes kraftig rystelser i fartyget.

Ons 3.6 Enligt tom mapp på SKN EII dispacher utsattes Falkvik denna dag för flygattack.SKN betalat kr I32;3I till Wm.Wilson I7.7.4I.

Tis 9.6 på resa cardiff -Southampton kl 0I.45 kom en flyvemaskin og slap bomber over komvojen,hvorved kraftige rystelser merkedes i fartyget ved bombexplosionerne.

Mån 7.7 på resa Southampton- Cardiff i barlast anfölls konvojen av ubåtar Två sjunkbomber fälldes av eskortfartyget i närheten av Falkvik, först en kl I3.07, sedan en kl I3.I8, varvid fartyget skakat våldsamt. Bokstaven på skorstenens BB-sida skakat loss.(Rystet lös ved samme tilfelde). Senare fann maskinisten att 4 fundamentsbultar till buntlagre blivt avslagna, varför han satte dit reservbultar, och allt var åter i synbarligen god ordning.

I5.9.på ingående till kajen vid Phoenix Wharf i Southampton med kollast fråm Cardiff fastnade Falkvik på en muddbank och kunde först efter läktring av 75 ton kol förhalas till kajen den I7.9. När maskinen gick full back I5.9 uppstod läckage. Maskinen var igång i 45 minuter. Den I9.9 upptäcktes oljeblandat vatten i dubbelbottentanken för fw under maskin. Den 23.9 kom Falkvik i barlast till Newport och då befanns tanken svårt läck i övre delen och dito läckor vid ett antal fundamentsbultar till huvudmaskinen. Vid besiktning 24.9 i Newport befanns 39 bultar bräckta i fundamentet,sannolikt bräckta redan 7.7 men gått av den I5.9.Vid 24 av bultarna var tanktaksplåten rostig och tunn och måste dubbleras. Reparation ägt rum på övertid i Newport,Mon 25.9- 4.I0.4I för £ 205.

===

Dispache i Stockholm 20.4.48

Per Hasselrot i dispache ålagt SKN att ersätta Heimdal med 24402;82 för reparation av krigsskador,inkl kollisionsskador från I6.I.44 Falkvik gått i charter på Engelska kusten juni I940- I2.6.45 för Ministry of War transport, redad av Charles M.Willie & Co (Shipping) Ltd i Cardiff.

===

Historik

Se Falkvik I6.I.44 kollision med LCT 963.

Se även krigshaverier 9.6.40 (Rouen) och 2.I2.40 (Lätt bombskada i Southampton)

FALKVIK I7.5.4I

"A voyage in the Falkvik I94I."

(Artikel i Seabreezes maj 1980, av H.M.Irwin, 5I the Drive,Gosforth, Newcastle-upon-Tyne)

"As a young naval officer in the autumn of I94I I was given a revolver and isntructed to board the ss Falkvik for her voyage from Newport to Plymouth with a cargo of coal. I was to see that the vessel kept her course , and to rpport back if anything untoward happened during the voyage, There had been suggestion that some neutrals sailing independently could possibly rendezvous with U-boats in the hours of darkness.I duly reported onboard, to find the swedish captain in a state of intense anger. explained that in his opinion his ship was not seaworthy, that she was in need of a refit, and in particular the steering chains required immediate repair. He pointdd out that despite his protestations his managers had ordered him to proceed to sea. The voyage was indeeda memorable one. In a severa gale the steering chains broke, the wooden hatch covers were stove in and the vessel took a heavy list to port. It was only the bravery of the captain which saved the ship from capsizing, and he managed to pull a tarpaulin across the hatch and batten it down. He alsom made a temporary repair to the steering chains. Having drifted for several hours we were hopelessly out of position.At night the lights of the lighthouses were only switched on by request at specified times. It was notpossinle to adhere to course and speed previously arranged, and thus in the hours of darkness we were unable tp plot our position.At daylight we found ourselves west of the Scilly Isles. It was indeed fortunate that the vessel had been delayed a small convoy ahead of us had been attacked by enemy planes.We did in fact pass the remains of a German plane floating on the surface. As we proceeded for shelter at Falmouth the young cook chopped off his thumb in error.It was the final straw. Onmy return to Cardiff I took the opportunity of having a man-to-man chat with mr Charles Heath (managing dicector of Willie & Co ltd). While he had the utmost sympathy at my discomfort, he explained ,that he had specific orders from the Amiralty that the Falkvik should sail. It must not be forgotten that the captain and crew of these neutrals were paid large sums of money under their terms of charter. This in no way detracted from the admiration I felt toward the captain for his courage and bravery.

================

TRIONE 25.5.41

TVÅ BOMBTRÄFFAR MIDSKEPPS I ROTTERDAMKONVOJ UTANFÖR SCHIERMONNIKOOG VARVID ELD UTBRÖT OCH 2:e STYRMAN, 2:e MASKINISTEN OCH EN LÄTTMATROS DÖDADES OCH 3 MAN SÅRADES.?BRANDEN SLÄCKTS MED TYSK ASSISTANS OCH TRIONE INFÖRTS TILL BORKUMS REDD. HON HADE FULL LAST AV 2497 TON JÄRNMALM.

HEMLIG

TRIONE 25.5.41

Rapport

På resa Västerås -Rotterdam. Rumslast 2497 metr. ton järnmalm.Djupg F 17′ 10″ - A. 18′1″ 21 ombv samt tysk Begleitungsoffizier.

Tis 20.5 kl 16,15 avgått från Västerås

Lör 24.5 17.30 tagit ombord Begleitungsofficer i Cuxhaven. Kl 1830 lämnat lotsen vid Elbe 3.

Sön 25.5. ankrat vid Borkum. Fortsatt kl 11.55 under ledning av BO i konvoj med eskort av 4 förpostbåtar.

Kl 14.55 bombad 6′ norr om Schiermonnikoog. Sydlig vind, något dyning, klar sikt, Ie styrman och BO på bryggan samt utkik. Kl.14.55 närmade sig några plan på låg höjd norrifrån med stor fart styrande mot fartyget. BO beordrat dikt STB roder, men fartyget hade endast girat några streck då minst 2 bomber exploderade på båtdäck akterut om STB och förstörde bl.a. STB livbåt. 3 man dödades, 3 skadades (Chiefen, maskinelev Svensson och mässuppassare Gustafsson),en av dessa svårt. Omedelbart efter bombträffarna utbröt en häftig brand i hytter under båtdäck BB, i hytten på båtdäck och i maskinkappen.BB båt sattes i sjön och några man gick i den. Pejling företogs så fort sig göra lät men något vatten förmärktes ej. 2 förpostbåtar gick upp långsides, en om BB, en om STB och sände ombord manskap med slangar för att bekämpa elden. Förpostbåtarna skadade under släckningen Triones bordläggning. Kl 18 var elden i det närmaste släckt men då var båtdäcks hytten och inredningen om BB med förråd helt förstörda. I STB hytte och kabyssen svåra bomb- och vattenskador. Splitter slagit igenom överallt, bl.a. gjordes styrmaskinen obrukbar liksom maskintelegrafe Nödstyrinrättning tillriggats. Vid undersökning av maskinen befanns denna fungera. Ångtilloppen till för- och akterdäck var hela. Vakth maskinist Bigger Nelsing hittades död på gretingen under första lejdaren i maskinrummet,han hade stannat kvar vid manövern efter det maskintelegrafen blivit obrukbar och stoppat maskinen. 2e styrman hittades död i sin hytt.Lättmatros Norberg hittades död i kockens hytt,troligen inslungad dit av lufttrycket. De 3 döda togs över på en av förpostbåtarna som även tog ombord den skadade maskineleven Svensson och mässuppassaren . Sanitätsofficeren på befh begäran tittat på liken och fastställt att de 3 var döda. Förpostbåten satte sedan kurs på Borkum där maskineleven och mässpojken fördes till Marinelazarett för vård. (Maskineleven kvarlåg ännu den 13.6) Övermaskinist Wallgren, som fått lättare skador i huvudet,stannade kvar ombord i Trione sedan han fått skadan förbunden på förpostbåten Han var den ende maskinisten ombord. Den kvarvarande förpostbåten

TRIONE 25.5.41

som hade order att assistera Trione, shacklade sin wire i en grov gräs tross tillhörande ss Trione och började kl 18.50 bogsera, men efter en stund sprang trossen. Trione fortsatte då själv för egen maskin, men styrningen var inte god eftersom Trione måste hålla sakta och halv fart. Under tiden ankom en marinbogserbåt med order att assistera Trione in till Borkum redd. Begleitungsofficeren ombord på Trione fodrade att bogserbåten skulle ta Trione på släp,annars nekade han att ta fartyget in mellan bankarna eftersom det styrde så dåligt. Trione befh Zimmerman framhöll att fartyget kunde gå utan assistans men detta ville BO ej vara med på. Bogserbåten, som hette Pelwurm, tillhörde marinen.Pelwurms befh tillfrågades av Zimmerman i närvaro av Ie styrman Toste och B.O. om han räknade arbetet som bärgning. Svaret blev att det inte var fråga om bärgning utan han hade order av marinen att assistera Trione till Borkum redd, Pelwurm tog så över en kabel och bogserade kl 21.30 in Trione på Borkum redd.Trione hade hela tiden hjälpt till med sin egen maskin.

Mån 26.5 kl 14.45 avgick Trione, assisterad av bogserbåtar, och med lots ombord, till Emden med ankomst dit kl 21.15

Tis 27.5 Lossningen pågått 06.30- 20 då lasten var utlossad.

Ons 28.5 Kl 09 avgått med ass. av 2 bogserbåtar till anvisad plats öfr nödreparation.

Fre 29.5 började folk från land med nödreparationerna och höll på därmed till Lör 14.6 då arbetena avlsutades. Kl 13 kom Lloyds för inspektion och utfärdade sjövärdighetsintyg. Kl 15.45 avgått mot Malmö för order as. av lots och 2 bogserbåtar.

Tis 17.6 kl 16.35 passerat Holtenau.

Ons 18.6 kl 05.45 anlänt till Malmö och haft besiktning av skadorna.

Fre 20.6 erhållit order att gå till Lindholmens varv i Göteborg för reparation. Avgått från Malmö kl 15.15

Lör 21.6 kl 12.15 anlämt till Lindholmens varv.

Ons 25.6 varvet påbörjar reparationsarbetena.

Sön 27.7 rep. avslutad. Kl 07.15 avgått till Halmstad

Varberg 3.12 41

A.Zimmerman Befh

HEMLIG

Sjöförklaring på konsulatet i Emden 30.5.41 kl 10

(H)

Vicekonsul Tjarko Apetz

Befh : Trione gick i konvoj eskorterad av 4 förpostbåtar. Vakth. var Ie styrman. Begleitungsofficeren och utkik på bryggan. Jag var i min hytt men rusade ut vid explosionerna och såg några plan försvinna i fjärran. Eld utbrutit ombord. STB båtförstörd, men BB båt sattes ut.

TRIONE 25.5.41

Vid överräkning av besättningen befanns 3 man vara döda och 3 sårade. De döda och 2 av de skadade togs ombord i en av förpostbåtarna. Elden ombor släckts av tyska marinsoldater från förpostbåtarna och Triones besättning. Nödstryning riggats till. se rapporten

Ie styrman Toste: Vakth. på bryggan men Begleitofficeren ansvarig för navigeringen i konvoj. Utkik på bryggan. Hörde 3 korta signaler i ångvisslan från en dansk ångare som gick närmast för om Trione. Varskott BO att dansken blåste backsingal och fick till svar att det är flyplan som kommer. I samma ögonblick fick jag se 3 plan på låg höjd över vattnet styrande mot konvojen. BO blåste då även han 3 signaler i ångvisslan och beordrade hårt STB roder. Nu kom den första bomben men den gick i vattnet. Alla på bryggan sprang då in i styrhytten för att skydda sig. Nästa bomb träffade 2e styrmans hytt och ungefär samtidigt gick en tred bomb genom STB utsvängda livbåt och Ie maskinistens hytt in i maskinkappen där den exploderade. Jag och utkiken sprang ner till 2e styrmans hytt där vi fann hans lemlästade lik. Utkiken fortsatt akterut till manskapshytterna. Jag själv stannade kvar och började klargöra BB båt. En del av besättningen kom upp på båtdäck bärande på den skadade maskineleven som lades i BB båt. STB båt helt bortsprängd. Medan en del av manskapet klargjort BB båt för firning gick jag ner till min hytt efter skeppsdagboken, sjömansrullan och div andra papper som jag tog med mig ner på förpostbåten. BO beordrat oss att ta fram slangar, eldsläckare, gasmasker och yxor samt att klargöra bogsertross och wire. När detta var klart gav mig befh order att göra klar nödstyrningen vilket tog hela tiden i anspråk fram till det bogseringen började.

Matros Gräsman: Utkik på bryggan. Varskodd genom signaler i ångvisslan att engelska plan närmade sig. Ett av planen fällt 4 bomber och explosioner uppstått ombord. Med Ie styrman sprang jag ner i 2e styrmans söndersprängda hytt och fann honom död där. Så spran jag akterut för att efter se kamraterna. Fann maskinelev Svensson svårt skadad och hjäplte till att bära honom till BB båt. Från denna togs han ombord i en förpostbåt som kom långsides. Så gick jag och matros Ahlström in i kockens hytt och fann lättmatros Nordberg som vi bar ut på däck. Hans lik överfördes sedan till förpostbåten. Sedan fick jag order att pejla och fann inte något vatten i fartyget Fick då order av Ie styrman att sätta ut trossar och sedan att hjälpa till att iordningställa nödstyrningen och hämta verktyg i maskinförrådet. På vägen dit påträffade jag 2e maskinist Nelsing död vid övre maskinlejdaren. Det är allt jag kan anföra.

TRIONE 25.5.41

Skrivelse konsulatet i Bremen 13.6.41 till KK

Die Hinterlassenschaft der betreffenden Seeleute hat der Kapitän in - verwahrung genommen und wird dieselbe durch die Reederei den angehörrigen übermitteln. Die Leichen der getöteten Seeleute sind auf wunsch der angehörigen mit dem Schwedischen Dampfer " Dagmar Bratt" nach Göteborg heimbefördert worden. Die bei dem Bombenangriff verletzten Seeleute sind bereits wieder hergestellt bis auf den Maschineneleven G.Svensson der sich gegenwärtig noch im Marinelazarett auf Borkum befindet. Da die reparaturen der "Trione" soweit sie in Emden vorgenommen wird, voraussichtlich noch einige Zeit in anspruch nehmen dürfte, so ist es nicht ausgeschlossen, dass auch Svensson wieder an bord kommt,falls er inzwischen wieder hergestellt ist."

Crew List (Egna noteringar)

Befh Axel Herman Zimmerman, Oxhagsgatan 60,Gtbg, 4.10.83 Strömstad
Sjökaptensbrev 1907, fört Ossian sedan 3.3.31

Ie styrman Gustaf Adolf Josef Toste, Klaraborgsgatan 19, Gtbg, 25.3.91 Kungsbacka. Sjökaptensbrev 1918. På Ossian sedan 3.3.31

† 2e styrman Nils Ossian Charles Thorvaldsen, 29.10.07 i Strömstad

Chief Karl Julius Wallgren,Göteborg, 8.10.81

† 2e maskinist Birger Valdemar Nelsing, Uddevalla, 22.3.02 Uddevalla
(Var på Albania 23.10.39)

Stuert Gustaf Theodor Modigh, 16.12.75

Kock Algot Andersson, 22.9.88

Mässuppassare Johannes Erik Gustafsson, Markaryd, 31.3.12

Matros Karl Gunnar Gräsman, Gtbg, Ia Långgatan 10, 2.12.09 Blidö (9.8.40)

Matros Arthur Ahlström, 20.2.92

Matros John Einar Nilsson, 10.9.15

† Lättmatros Karl Kåre Norberg, Arboga, 24.2.22 i Västermo (Nyköpings sjömanshu

Jungman Gösta Jacobsson, 7.11.12

Jungm n Nils Ingemar Nilsson, 3.6.22

Donkeyman Ernst Hilding Ljungholm, 21.4.91

SmörjareBror Arvid Persson, 30.12.12

Maskinelev Sven Ivar Gunnar Svensson, Limhamn,-(Utelämnad i Bfh lista 30.5.41

Eldare Anders Sigvard Karlsson, 1.1.08

Eldare Erland Walter Lundin , 28.2 15

Eldare Karl Erik Andersson, 6.12.92

Lämpare Evert Valentin Edquist, 5.9.07 Samt en Begleitungsoffizier

---

Egna noteringar

Sperrbrecher 33 sänkt av Wellingtonbombare

I gryningen 25.5.41 utanför Texel anföll 4 Wellingtonbombare två tyska Sperrbrecher och 2 förpostbåtar som höll på att svepa. Ett träffat plan

TRIONE 25.5.41

rände brinnande in i midskeppspartiet på Sperrbrecher 33 (Ex Silvia) på 1050 brton Byggd 1938 i Lübeck. Planets 2 motorer slungades genom bordläggningen och bensin satte eld på hela midskeppspartiet och maskinrummet. Övertänd sjönk Sperrbrecher 33 några timmar senare.
(Foto i "Deutsche Sperrbrecher 1914-45, sid 148)

UDHP 80c 3515

Brev konsuln i Bremen till Berlinbeskickningen 27 5.41

Nach telefonischer rücksprache mit dem vizekonsulat in Emden konnte ich bezüglich des schadhaft gewordenen Dampfers Trione folgende feststellung machen: Das Schiff ist von einer englischen Bombe getroffen worden und hat dabei einen grösseren schaden auf der Rudereinrichtung davongetragen, so dass es nicht mehr manövrierfähig war. Bei dieser gelegenheit ist auch ein brand ausgebrochen, der aber sher bald ausgelöscht werden konnte. Bei dem Bombenabwurf sind 3 Seeleute getötet worden, während 3 andere schwer verletzt in Borkum in das dritte Krankenhaus eiggeliefert worden sind. Das Schiff ist gestern Abend im Neuen Hafen von Emden verankert worden, und soll im Gotenburg beheimatet sein. Die Reederei ist bis zum Stunde noch nicht bekannt, weil der Kapitän noch nicht im Konsulat eingetroffen ist. Auch die Namen der getöteten und verletzten konnte ich noch nicht erfahren Ich erwarte weiteren Telefonischen bescheid von Emden und werde sie davon sofort benachrichtigen. Vizekonsul Apetz

---

SKN EIII 203

Brev till SKN från Red AB Unda, Göteborg, 27.5.41

ss Trione / Krigsförsäkringsbrev nr 19249
Vi få härmed återgiva innehållet i ett från rederi AB Svenska Lloyd idag emottaget brev som lyder:
"Åberopande dagens telefonsamtal få vi härmed meddela att Frachtkontor GmbH i Emden igår f.m. ringde upp oss och meddelade att de av myndigheterna fått order att sända ut en bogserbåt till Borkum för att hämta in Trione, vilken på natten kommit tillbaka till Borkum. (Trione lämnade Brunsbüttelkoog kl 18 den 23.5 på väg till Rotterdam) Båten kunde icke själv styra. Vidare beklagade Frachtkontor att behöva meddela att något hänt manskapet. De hade emellertid icke rätt att säga mera, utan vidare detaljer skulle sändas genom myndigheterna. Idag ingick följande telegram till oss från fartygets befh, avsänt idag kl 09.30 från Emden:
" Trione spätabends angekommen. Zweiter Stuermann Nils Thorwaldsson Maschinist B.Nelsing Leichtmatrose K.Norberg getötet während Fliegerangriff punkt Maschinenmeister S.Svensson messesteward J.Gustafsson verletzt."
Så snart ytterligare detaljer föreligga skola vi återkomma. Sv.Lloyd har

TRIONE 25.5.41

senare haft tel.samtal med Emden vari meddelades att maskintoppen och rodret blivit skadade,det senare i två delar,samt att lasten höllepå att lossas. Herrar Duncker & Joly,Hamburg, och myndigheterna ha u-rättats.

Brev Sv.Lloyd till red AB Unda, Göteborg 28.5.41

Sedan vårt tidigare dagsbrev skrevs ha vi varit i tel.förbindelse med våra agenter i Emden som meddelade att Trione var utlossad igårkväll. Lasten, skeppad av Ställbergs Gruv AB i Ludvika,var såld F.O.B.och således icke försäkrad i Sverige. De kunde icke säga när nödreparationen blir färdig, när varvet icke hade något folk .Styrmaskinen är trasig, men när den blivit reparerad kan fartyget gå hem för egen maskin. Beträffande de döda meddelades att begravning var ordnad till imorgon på Borkum och vi uppmanades att underrätta de anhöriga härom. Vi framhöllo emellertid att de anhöriga önskade samtliga 3 liken hemsända till Sverige. Vi påpekade att liken måste läggas i zinkkistor, men det svarades då att några sådana inte fanns att uppbringa. Vi har anmodat våra agenter att sätta sig i förbindlese med svenske konsuln för att efterhöra de närmare formaliteterna.

Telegram Sv Lloyd 28.5 kl 15.30 till Agenten i Bremen

Trione ordnet notreparatur für sofortige rückreise ballast punkt drahten später wann Besatzung abreist punkt hinterbliebenen wünschen überführung Leichen mit Trione oder anderem Dampfer punkt veranlasset inzwischen einbalsamierung verwahrung bis weitere instruktionen punkt Zinksärge nicht erforderlich drahtbestätiget = Svenska Lloyd.

Telegram till Sv.Llloyd 5.6.41 från Agenten i Bremen

Trione Regulierhausventil Steuermaschine muss gegossem werden raparaturzeit ab heute 8 bis 10 Tage gesandte leute heute abgemustert.

Telefonbud till UD från Legationen i Berlin 29.5.41

Det avses att låta Trione gå till Göteborg snarast efter provisorisk reparati
Det blir ej fråga om avmönstring av besättningen utan den medföljer fartyget. På grund av överbelastning på järnvägsnätet f.n. omöjligt ta hem liken per järnväg.

Telegram till Red AB Unda från agenten,Bremen 29.5.41

Notreparatur Trione wenigstens 8 Arbeitstage leute später abreisen lassen Messjunge J.Gustafsson arbeitet wieder. G.Svensson Lungenschaden ohne Lebensgefahr."

Dito 29.5. kl 16.40

3 Leichen freitag mit Dagmar Bratt nach Gothenburg punkt einbalsamierung und zinksärge nicht moeglich Drahtet ob mit ransport einverstanden

Red AN Unda svarat omgående "Einverstanden mit transport leichen." och telegraferat 30.5 till Emden att 3 man sänts ner igårkväll till Trione som ersättning för de dödade.

SKNEIII 203

TRIONE 25.5.41

SCHADENAUFSTELLUNG, Bremen 12.6.41

Bei besichtigung Heute wurden folgenden Schäden festgestellt:

1) Midskepps BB: hytterna totalt utbrända, alla dörrar verbrannt, skotten starkt buckliga med genomslagshål, däcks- och däcksbalkar upptryckta. (nach oben gedrückt)
2) BB båtdäck: däcksplankor och båtskrån starkt förkolnade
3) Däckshuset på båtdäck utbränt.Winkel teils gebrochen, teils verbogen.
4) Maskinskylightet svårt skadat.
5) Kommandobryggan BB och STB alla dörrar skadade,lås utslitna.
6) STB båtdäck svårt skadat, däcket genomslaget.
7) STB livbåt totalförstörd med samtliga inventarier nebst schutzspier.
8) Solsegelstöttorna delvis förkolnade, delvis avslagna.
9) Teakdörren med karmar till befh dagrum skadad.
10) Längsschotte auf dem Hauptdeck vom Maschinenraum,Schachtdecke sowie Längsschotten vor der hinteren und der vorderen querwand teils ausgerissen,teils ausgerissen, verbeult und durchlöchert.
11) Huvuddäcket över maskinrummet liksom trappor och gretingar svårt skad.
12) Styrmaskin och ångrörledningar skadade,
13) STB hytter skadade, dörrar delvis lösslitna.
14) Kabyssen svårt skadad, skott,spis, kokare och rörledningar genomslagn.
15) Ventilatorer till maskinrummet svårt skadade (genomborrade av hål)
16) Bordkäggningen STB och BB midskepps skadad.
17) Maskintelegrafen med ledningar svårt skadad.
18) Alla elektriska ledningar midskepps förstörda.
19) Aciometerledningen skadad.
20) Fallrepstrappa och lejdare uppbrända och förstörda
21) Skeppsuren och instrument i karthytten skadade
22) Reling, spygatt och bordläggning STB skadad av förpostbåt då denna lade till långsides.

Reparationer

Den provisoriska reparationen utfördes av Firma H.Ehbrecht i Emden för 7001:55 RM och var avslutad 13.6.41. Denna rep bestod i uppröjning ombord bottsvetsning av trasig plåt och rörledningar, 3 nya dörrar insatta, 2 stöttor anbragts som förstärkning till dävertar, tätning av maskinrör o ventiler med bleckplåt, prov.rep av spindeln till tunnelskottet så att den kan vridas, prov.rep av styrmaskin o styrledning, igensvetsning av kulhål och splitterhål, riktning och förnyelse av gretingar och lejdare i maskinrummet, rep av ångrör, leverans av ny livbåt med utrustning,samt taljor, block och båtbom, leverans av 12 korklivbälten, rep av maskintelegrafen mm

TRIONE 25.5.41

Reparation vid Lindholmens varv

Trione kom till Lindholmens varv i Gtbg kl 08.30 den 21.6.41 och avgick kl 07 den 27.7. Varvets sluträkning 30.8.41 slutar på 104.000:- kr De stora arbetena är järn-och träarbeten för drygt 75000:-, målning 7000:- rep av el.installationen 5500:- Öppning av maskin för besiktning 2400:- Utrustning 10.000:-

Effekter

2e styrmans effektersättning 787:50 gick enligt testamente till en kusin Malvina Andersson i Strömstad.Inga andra anhöriga.

2e maskinist Nelsings dödsbo fick 30.7.41 787:50

Otros Gräsman hade tvätt för 38:50 hängande i pannkappen.

Lämpare Edquist hade också tvätt upphängd i pannkappen som förstördes av explosionen . 1 skjorta, 1 pyjamas,1 undertröja,1 par blåbyxor,1 pullover och en handduk för tillsammans 40:50

Mässuppassare Gustafsson förlorade sitt armbansur värt 30:- som hängde på skottet i kockens hytt, amt 2 resväskor med kläder som var inlagda i 3e maskinistens hytt = 114:-

I Sv.Lloyds representationsutgifter ingår 15.5.41 efter flyganfallet till besättningen på Trione 2 flaskor Genever à3:50 och 20 pilsner à32 öre styck.

SKN utbetalat 125561:93 till Sv.Lloyd 21.4.42 för Triones haveri som enligt dispache kostat Sv.LLoyd 159887:44

Egna noteringar

Flygtorpederad och träffad av brandbomb

Tre fartyg sänkta.

Triones konvoj bestod av 9 fartyg i 2 kolonner med 4 förpostbåtar med 20mm:s lv-pjäser som eskort. Trione gick i STB-kolonnen med Svenska Lloyds ss Massilia föröver och tvärs om BB tyska 10.000-tonnaren Tampa med last av Ornmalm. I soldis, svag sydlig vind och svag dyning hade konvojen kl 14.55 sön 15.5 kommit c:a 6'N. om Schiermonnikoog då 3 plan på låg höjd flög in över konvojen på låg höjd norrifrån , in i det sista oupptäckta även från förpostbåtarna. Från en dansk ångare akter om Trione blåstes 3 korta signaler i ångvisslan, Triones Begleitungsofficer reagerade blixtsnabbt, beordrade dikt STB roder och gav 3 korts signaler i ångvisslan. Mer hann inte göras. Ett av planen strök över Trione mellan skorstenen och aktermasten och fällde en torped och föll om BB och gick rakt in i Tampa som bröts midskepps vid explosionen och sjönk på 40 sekunder. Av 40 ombord överlevde 5 man. En ensam brandbomb träffade Triones telegrafhytt på båtdäck där 2e styrman Thorvaldsen låg och sov på soffan.Han dödades omedelbart och huset övertändes. De 2 andra planen strök också tätt över Trione och en flygtorped gick in i Trione midskepps STB, genom STB utsvängda livbåt som

TRIONE 25.5.41

krossades helt, snett genom chiefens hytt och in i maskinkappen där den exploderade. Danska ss H.P.Hansen akter om Trione (1597 brton B -99, Abenraa Rederi AS) med malmlast träffades av 3 bomber och sjönk på fem minuter men trots kulsputeeld räddade sig besättningen i livbåtarna. - Den torped som träffade Trione gick mellan chiefens ansikte och hans rakspegel, genom dörren till gången där lättmatros Norbergsjust passerade och in i kappen där den törnade mot en borrmaskin och vändes uppåt innan den exploderade. Norberg dödades omedelbart , men chiefen räddades som många andra midskepps från förintelse genom att torpden vänts uppåt i explosionsögonblicket. Chiefen fick ansiktet fullt av träsplitter och bedövades av explosionen. Vid explosionen vaggade Trione till och girade ur kolonnen inhöljd i ett svart rökmoln.En stor del av midskeppsöverbyggnade blåstes ur och från den övertända telegrafhytten på båtdäck spred sig elden i spillrorna. I maskinrummet dödades 2e maskinisten av ett splitter som slog av hela bakhuvudet och föll därför lejdaren som han varit på vä uppför mot däck .Maskin fylldes av rök och rusånga från stora pådraget. En eldare på väg ut i maskin hade kastats omkull i maskingången och förlorat medvetandet för precis så lång tid att han undgick att bli ihjälskållad. Maskinelev Svensson låg på däck med ansiktet sållat av splitter och blödande från sår i ryggen och bröstet.Ena knäskålen var krossad och han jämrade sig svagt. Två kamrater bar honom akterut och förband de värs såren med en sönderriven skjorta,något annat kunde inte göras. Mässpojken Gustafsson kom efter explosionen utvacklande på däck, helt nersölad av blod, med köttslamsor hängande över axlarna och spottande blod. Han var svårt schockad men i det närmaste oskadad. Det visade sig att lättmatros Norberg hade passerat Chiefens dörr med en kaffebricka till frivakten då flygtorpeden slog rätt igenom honom på väg in i maskinkappen. Norbergs söndertrasade kropp kastades vid explosionen tillsammans med dörren in i mässpojkens hytt där han själv låg omkullkastad på durken.Kapten Zimmerman var oskadad men gav sina order i ett så nervöst och ursinnigt tempo att han fick en skrapa av BO som var kallblodigt lugn med vana från 11 tidigare torpederingar. Konvojen låg stilla, 3 fartyg hade sjunkit,överallt flöt plankor,luckor, krossade flottar och lik med ansiktena nedåt hängande i sina livbälten. Några man beordrats sätt ut BB båt. 2 förpostbåtar kommit upp långsides och satt över fölk med skumsläckare att bekämpa elden midskepps. Maskineleven lagts i BB-båten som skulle ros över till STB-sidan men tidvattnet förde den snabbt allt längre bort från Trione fast männen i den rodde av alla krafter. Den togs upp av en förpostbåt och en läkare tog hand om maskineleven. Trione flöt om än med slagsida, tankar och rännstenar befanns vara läns och sedan de tyska mari

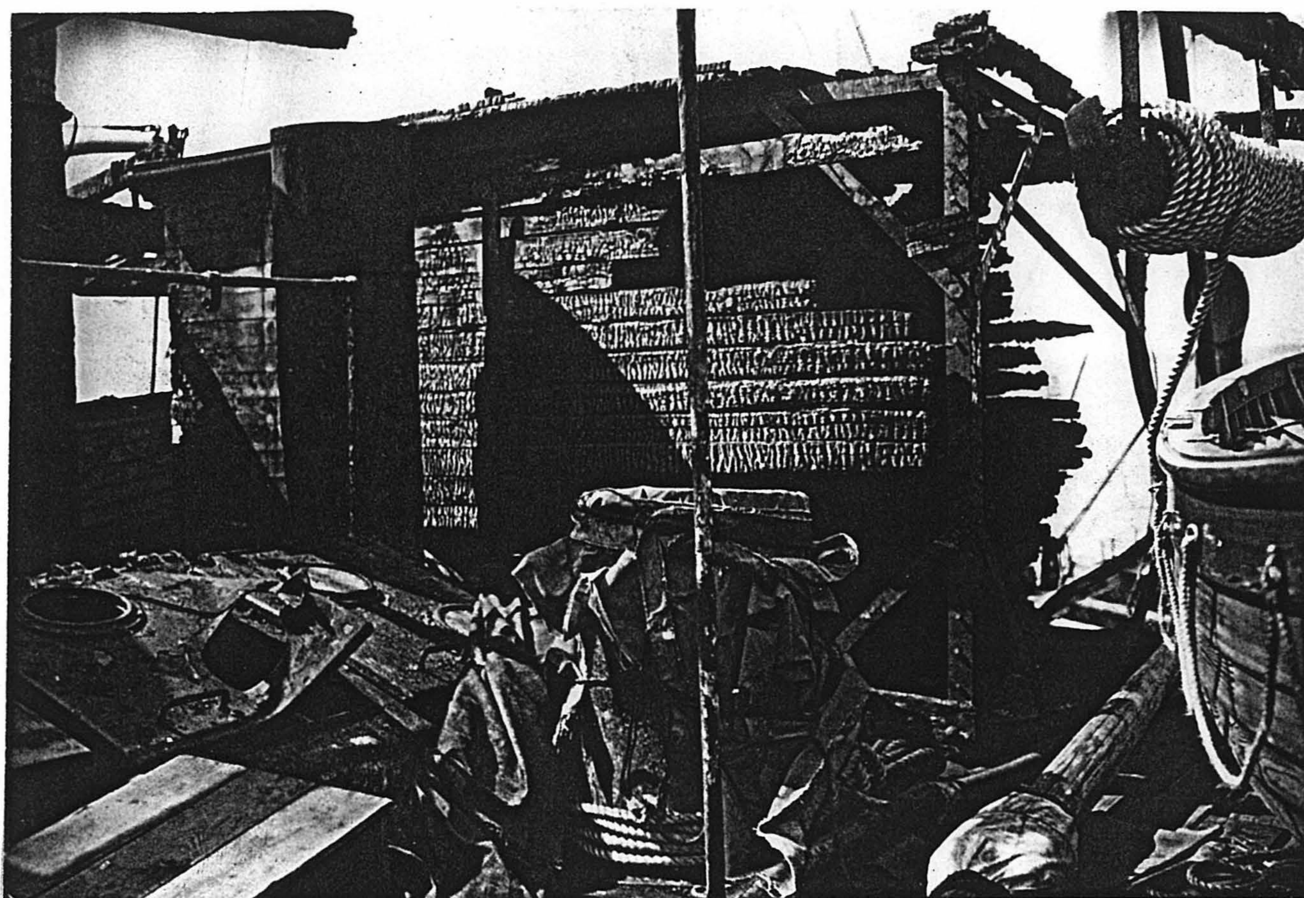
TRIONE 25.5.41

soldaterna dragit ut slangar nedkämpades branden i tilltagande vind. Det luktade bränt kött och förkolnat virke överallt ombord. Resterna av 2e styrman drogs ut med järnkrokar ur resterna av telegrafhytten och lades i en presenning. Det var bara ett skelett och magsäcken kvar. Bomben slet av huvudet. Nere vid maskinlejdarens fot låg 2e maskinistens lunga kropp översköljd av sot-blandat släckningsvatten. Det krävdes 4 man att få upp honom på däck och större delen av hjärnan föll ut genom det bortslitna bakhuvudet. Nere i maskinrummet var allt, så när som på en del rörledningar, nästan oskadat men styrmaskinen på akterkant av maskintoppen förstörd. Av 6 hytter återstod bara buckliga förvridna järnskott,sållade av splitterhål. I kabyssen var spisen sönderslagen och i förrådet hade all mat förstörts av eld och rök. Tyska jaktplan dök upp umder släckningsarbetet,tillkallade per radio,men det var 20 minuter för sent. På kvällen vid 19-tiden kom marinbogseraren Pelwurm till assistens och bogserade sedan in Trione till Borkums redd. Öven de övriga fartygen gått in till Borkum. Måndag kväll 26.5 bogserades Trione in i slussen till Emden, svårt härjad och med flaggan på halv stång. 3 Luftwaffeofficerere som passerade på kajen ställde sig i givakt med honnör och stor Hitlerhälsning då de såg den svenska flaggan. Sedan malm-lasten lossats tis 27.5 låg Trione i 21 dygn vid en verkstad i Emden för nödreparation inför hemresan. Stålplåtar svetasdes över hål i däckshusen för att de skulle hålla tätt och med tanke på mörkläggningen.Flyglarmen var legio under hela reparationstiden, ibland 9 larm på ett dygn. Ibland bombades staden och hamnen, ibland var det överflygningar eller flskt larm. Då Trione på hemresan för egen maskin den 17.6 kommit i höjd med Weser-mynningen , det var mörk natt, överflögs hon av en stor bombeskader på väg mot Hamburg. Ett av planen, som upptäckt den mörklagda ångaren, gjorde en störtdykning och fällde en 350-kg bomb tätt intill BB låring. Frivakten kastades ur kojerna akterut,allt kvarvarande glas och porslin krossades, en störtsjö slog över akterdäck och i eldrummer kastades eldare Walter Lundin mot ena panngaveln och brände sig på armen mot dragluckan. Den misshandlade Trione nådde ons morgon 18.6 Malmö utan vidare intermezzon . Maskineleven låg då ännu på sjukhus i Borkum. De 3 döda kom kl 22 den 2.6 med ss Dagmar Bratt till Sannegårdshamnen i Göteborg för vidare befordran till sina hemorter. De enkla träkistorna stod på fördäck och bars iland höljda i svenska flaggor kl 11 dem 3.6 under en enkel högtidlighet.
2e maskinist Nelsings bror,sjökapten Hjalmar Nilsson, Gtbg, dödades vid en olyckshändelse i London i mars 1942 på sin 41-årsdag.

TRIONE SÅLD

I februari 1942 såldes Trione till Svenska Lloyd och fick namnet Lunaria. Kapten Zimmerman gick då iland för gott. Han fyllde 70 år den 4.10.53.

TRIONE 25.5.41



Trione i Malmö 18.6.41. Den förkolnade telegrafhytten.

HISTORIK

Laståangare på 1607 brton byggd 1931 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L. 81,7 B. 12,3 Tillhörig Red AB Unda (Per Wåller) i Göteborg. 2737 dw Isöfrstärkt skrov. Kryssarakter. 650 ihkr maskin av varvets fabrikat. Det första fartyg som försågs med Lindholmens regenerativa ångmaskin ,d.v.s en triplemaskin med turbogeneratoraggregat och elektriska överhettningselement. Medelfart 9,56 knop på 6,53 tons kolfröbruning per dygn, vilket 1931 var världsrekord i kolekonomi. Vid forcering uppnåddes på provturen den 17.3.31 11 knop. - Första resan gick till Gdynia för lastning av kol till Bordeaux. I juli 1933 meddelade redaren att maskineriet visat sig lättskött och fungerat utan krångel alltsedan leveransen. - Den 1.2.37 drunknade 2e maskinisten J.Hansson i Buenos Aires. - Den 10.8.43 var Lunaria i Brunsbüttel inblandad i en trippelkollision med Normandia.

CAPELLA 27.5.41

TYSKT BOMBANFALL TROTS FRI LEJD - HEMLIGSTÄMPLATS.

Rapport

Avgått Göteborg tors 22.5.41 kl 02.40 ass. av bogserbåtar och hamnlots, destinerad til Key West,Florida, med fri lejd beviljad från tysk och engelsk sida. 6000 ton vattenbarlast. Bunkers 371 ton dieselolja (13½ ton/dyg Djupg F.11′5′′- A. 23′. 37 ombv. Styrt efter givna kursanvisningar,anslagn på lapp i karthytten och införda i korten. Reglementsenligt upplyst nattetid. Stora målade flaggor på huvuddäck belysta med strålkastare.Namn och nationalitetsmärken på båda sidor.Hissad belyst flagga akter. AnlöptKristiansand för tysk kontroll. Disigt, tidvis tjocka u resan. Tis 27.5 strax före kl 01 på N.63 17′- W 8 26′ 3e strymans vakt utkik på backen Vind ONO 2, lätt sjö, klart, god sikt men ej full dager. Kurs rv 24 Strax före kl 01 hördes motorbuller från ett flygplan som sågs närma sig akterifrån med hög fart på mycket låg höjd.Då det såg ut att navigera för att gå till anfall lades rodret hårt STB och flyglarm gavs i sirenen. Kommande rakt akterifrån i fartygets långskeppsriktning öppnade planet eld med maskingevär och fällde grovkalibriga bomber. En våldsam explosion följ strax för om fartyget varvid förskeppet lyftes i vattnet, kraftiga skaknin ar märktes i skrovet coh kaskader av vatten föll över backen. En liknande explosion inträffade i vattnet tätt om BB på akterkant av brygghuset,varvid vattenkaskaden kastades upp i höjd med bryggan och skrovet skakade kraftigt. Stopp slogs i maskin för att möjliggöra sjösättning av livbåtarna om så skulle visa sig nödvändigt. Planet återkom efter en lov och kom inflygande tvärs om BB. Rätt över bryggan fälldes en bomb vilken föll i vattnet om STB till synes utan att explodera.Planet öppnadeäven denna gång eld med maskingevär.Därefter avlägsnade det sig. En hastig u-sökning visat att en större bomb coh en mängd mg-projektiler skadat fartyget. Fort satt resan. Bomben synes först ha träffat kanten till BB påmast,därefter en bubbleringsplåt i huvuddäckets yttersta plåtstråk om BB c:a 3½ meter akter om brygghuset,och därvid fått en något uppåtgående riktning samt slagit igenom de fyra 0,5″-plåtarna som uppbär midskeppsspantet om BB, skadat 3 däcksbalkar till bryggdäcket,fått sin bana ändrad nedåt,slagit i en dubbleringsplåt c:a 3 meter för om brygghuset i samma plåtstråk som för därefter studsat uppåt,snuddat vid förmastens BB-vant och till sist gått över backen i sjön. Inga läckor upptäckts vid rundpejling. Märken efter mg-elden synes från pumprummet midskepps och föröver till förstäven. BB luftrör till pumprummet, brädgången på bryggdäckets förkant samt å övre bryggdäck. på förkant av styrhytten samt gasledningen till BB nr I sommartank genomskjutna.Däcket och en matta i styrhytten skadade. Dessutom märken efter träffar påett flertal ställen. Befaras kan att fartyget er-

CAPELLA 27.5.41

hållit skador i skrov och tankskott p.g. av de svåra skakningarna vid explosionerna. På däcket midskepps uppsamlades en del plåtbitar och ett par handtag som tillhört bomben. -Matros S.Lann,som hade utkik på backen, sökte under flyganfallet skydd under svinryggsplåtarna när planet närmade sig. Vid explosionen förut slungades han uppåt och slog därvid högra axeln i övre svinryggsplåten. Någon yttre skada på axeln synes ej.

Ond 28.5 Vid pådragning av ånga å däcksledningen upptäcktes att pådragsventilen till förliga pumprummet var spräckt.

Ons 4.6 Under dygnets regnväder ha ett flertal laäckor upptäckts i trädäcken.Därigenom har också uppstått en mängd kortslutningar och andra fel på de el. ledningarna. Troligt är att däcken gått i nåten vid bombexplosionerna.

Ons 11.6 Kl 10.45 ankrades utanför karantänstationen i New York.
Kl 13.20 erhållit praktika, fortsatt och kl 14 ankrat vid Red Hook

tors 12.6 06.45 lättat för att ass. av 3 bogserbåtar gå in i Robins Dry
Do Dock & Repair Co. torrdocka i Brooklyn. Kl 08.25 förtöjt i dockan. Kl09.45 fartyget torrsatt. Lloyds inspektör mr Young och assuransens ombud upptäckt c:a 200 läckande naglar vilka diktats under dagen. Kl 21.25 var bottenmålningen verkställd. Även skadorna på däck besiktigats.

Fre 13.6 Förhalats ur dockan 07.15 och kl 11 förtöjt vid Sullivans Dry Docks pier nr 8 för rep. av bombskadorna.

Fre 20.6 kl 12 voro alla reperationer å däck efter flyganfallet utförda. Efter inspektion av Lloyds surveyor förhalat kl 13.30 och kl 14.15 ankrat vid Frihetsstatyn.

On 23.6 kl 06 avgått från NY

m/t Capella
Erik Hellqvist
Befh

MASKINDAGBOK

Tis 27.5 kl 00.55 stoppat båda motorerna. Fartyget utsatt för bombanfall Full fart kl 01.30 Vid bombnedslagen märkte vakth maskinist Christensson en våldsam skakning i maskinrummet.

Mån 2.6 Belysningsomformaren stoppat utan synbar anledning.Kopplat på belsyning från 220Wvolt. Arbetat med omformaren till midnatt. Troligen skadad vid bombanfallet 27.5. då mycket starka överledningar uppstod i kablarna på däck och i maskin.

Tis 10.6 Generatorn på hjälpmotor nr 2 synes även ha skadats vid bombanfallet då max.strömbrytaren vid upprepade tillfällen lösts ut vid endast 180 ampers belysning.

Tors 12 6 gått in i torrdockan kl 07. Verkstadsfolk börjat arbeta med att avhjälpa isoleringsfel å motorer och belysningsnätet. Det kortslutna motorn till oljepumpen i förrummet tagits iland för reparation.

CAPELLA 27.5.41

TYSKT BOMBANFALL TROTS FRI LEJD - HEMLIGSTÄMPLATS.

Rapport

Avgått Göteborg tors 22.5.41 kl 02.40 ass. av bogserbåtar och hamnlots, destinerad til Key West,Florida, med fri lejd beviljad från tysk och engelsk sida. 6000 ton vattenbarlast. Bunkers 371 ton dieselolja (13½ ton/dyg Djupg F.11′5″- A. 23′. 37 ombv. Styrt efter givna kursanvisningar,anslagn på lapp i karthytten och införda i korten. Reglementsenligt upplyst nattetid. Stora målade flaggor på huvuddäck belysta med strålkastare.Namn och nationalitetsmärken på båda sidor.Hissad belyst flagga akter.
Anlöpt Kristiansand för tysk kontroll. Disigt, tidvis tjocka u resan.
Tis 27.5 strax före kl 01 på N.63 17′- W 8 26′ 3e strymans vakt utkik på backen Vind ONO 2, lätt sjö, klart, god sikt men ej full dager. Kurs rv 24
Strax före kl 01 hördes motorbuller från ett flygplan som sågs närma sig akterifrån med hög fart på mycket låg höjd.Då det såg ut att navigera för att gå till anfall lades rodret hårt STB och flyglarm gavs i sirenen. Kommande rakt akterifrån i fartygets långskeppsriktning öppnade planet eld med maskingevär och fällde grovkalibriga bomber. En våldsam explosion följ strax för om fartyget varvid förskeppet lyftes i vattnet, kraftiga skakningar märktes i skrovet coh kaskader av vatten föll över backen. En liknande explosion inträffade i vattnet tätt om BB på akterkant av brygghuset,varvid vattenkaskaden kastades upp i höjd med bryggan och skrovet skakade kraftigt. Stopp slogs i maskin för att möjliggöra sjösättning av livbåtarna om så skulle visa sig nödvändigt. Planet återkom efter en lov och kom inflygande tvärs om BB. Rätt över bryggan fälldes en bomb vilken föll i vattnet om STB till synes utan att explodera.Planet öppnadeäven denna gång eld med maskingevär.Därefter avlägsnade det sig. En hastig u-sökning visat att en större bomb coh en mängd mg-projektiler skadat fartyget. Fort satt resan. Bomben synes först ha träffat kanten till BB påmast,därefter en bubbleringsplåt i huvuddäckets yttersta plåtstråk om BB c:a 3½ meter akter om brygghuset,och därvid fått en något uppåtgående riktning samt slagit igenom de fyra 0,5″-plåtarna som uppbär midskeppsspantet om BB, skadat 3 däcksbalkar till bryggdäcket,fått sin bana ändrad nedåt,slagit i en dubbleringsplåt c:a 3 meter för om brygghuset i samma plåtstråk som för därefter studsat uppåt,snuddat vid förmastens BB-vant och till sist gått över backen i sjön. Inga läckor upptäckts vid rundpejling. Märken efter mg-elden synes från pumprummet midskepps och föröver till förstäven.
BB luftrör till pumprummet, brädgången på bryggdäckets förkant samt å övre bryggdäck. på förkant av styrhytten samt gasledningen till BB nr I sommartank genomskjutna.Däcket och en matta i styrhytten skadade. Dessutom märken efter träffar påett flertal ställen. Befaras kan att fartyget er-

CAPELLA 27.5.41

hållit skador i skrov och tankskott p.g. av de svåra skakningarna vid explosionerna. På däcket midskepps uppsamlades en del plåtbitar och ett par handtag som tillhört bomben. -Matros S.Lann,som hade utkik på backen, sökte under flyganfallet skydd under svinryggsplåtarna när planet närmade sig. Vid explosionen förut slungades han uppåt och slog därvid högra axeln i övre svinryggsplåten. Någon yttre skada på axeln synes ej.

Ond 28.5 Vid pådragning av ånga å däcksledningen upptäcktes att pådragsventilen till förliga pumprummet var spräckt.

Ons 4.6 Under dygnets regnväder ha ett flertal laäckor upptäckts i trädäcken.Därigenom har också uppstått en mängd kortslutningar och andra fel på de el. ledningarna. Troligt är att däcken gått i nåten vid bombexplosionerna.

Ons 11.6 Kl 10.45 ankrades utanför karantänstationen i New York.
Kl 13.20 erhållit praktika, fortsatt och kl 14 ankrat vid Red Hook

tors 12.6 06.45 lättat för att ass. av 3 bogserbåtar gå in i Robins Dry
Do Dock & Repair Co. torrdocka i Brooklyn. Kl 08.25 förtöjt i dockan. Kl09.45 fartyget torrsatt. Lloyds inspektör mr Young och assuransens ombud upptäckt c:a 200 läckande naglar vilka diktats under dagen. Kl 21.25 var bottenmålningen verkställd. Även skadorna på däck besiktigats.

Fre 13.6 Förhalats ur dockan 07.15 och kl 11 förtöjt vid Sullivans Dry Docks pier nr B för rep. av bombskadorna.

Fre 20.6 kl 12 voro alla reperationer å däck efter flyganfallet utförda. Efter inspektion av Lloyds surveyor förhalat kl 13.30 och kl 14.15 ankrat vid Frihetsstatyn.

Mån 23.6 kl 06 avgått från NY

m/t Capella
Erik Hellqvist
Befh

MASKINDAGBOK

Tis 27.5 kl 00.55 stoppat båda motorerna. Fartyget utsatt för bombanfall Full fart kl 01.30 Vid bombnedslagen märkte vakth maskinist Christensson en våldsam skakning i maskinrummet.

Mån 2.6 Belysningsomformaren stoppat utan synbar anledning.Kopplat på belsyning från 220Wvolt. Arbetat med omformaren till midnatt. Troligen skadad vid bombanfallet 27.5. då mycket starka överledningar uppstod i kablarna på däck och i maskin.

Tis 10.6 Generatorn på hjälpmotor nr 2 synes även ha skadats vid bombanfallet då max.strömbrytaren vid upprepade tillfällen lösts ut vid endast 180 ampers belysning.

Tors 12 6 gått in i torrdockan kl 07. Verkstadsfolk börjat arbeta med att avhjälpa isoleringsfel å motorer och belysningsnätet. Det kortslutna motorn till oljepumpen i förrummet tagits iland för reparation.

CARELLA 27.5.41

20-22.6.41 Arbetena avslutats med insättning av ny slinga i ankaret till kylvattenpumpen..
Smätre fel i maskin även i juli 41 i Tampico och NY.

UD H-1369

Sjöförklaring å konsulatet i NewYork 13.6.41 kl14.30

2e vicekonsuln Claes Carbonnier.
Befh, Maskinist Christensson, matros Lann inställt sig.

Befh Hellqvist: Under resan innan flyganfallet övervägande rått disigt väder och tjocka. Vid anfallet hade det varit klart väder och god sikt. Befh hade varit uppe på bryggan ungefär en timme dessförinnan och ute på däck ½-timme innan det hände. Han hade då gått in och lagt sig fullt påklädd på kojen. Han väcktes efter en stund av motorbuller och då han hört flyglarm blåsas i sirenen hade han sprungit upp på bryggan. På vägen upp hade han hört explosioner och sett eldsflammor genom hyttfönstret samt känt våldsamma skakningar i fartyget. Då han kommit upp hade planet redan passerat, och varit så långt borta att han inte kunna avgöra dess typ eller nationalitet. Strax efteråt hade det återkommit och då flugit in tvärs om BB tvärs över bryggan strax över masttopparna Då planet nalkades för andra gången hade befh jämte övrigt befäl och besättningsmän sökt skydd, och befh hade inte kunnat iakttaga hur planet varit märkt.De som befunno sig på bryggan hade samlats i karthytten vars tak var täckt med sandsäckar. Planet hade under anflygningen beskjutit fartyget med maskingevär och passerat så hastigt att man inte närmare hunnit betrakta det.För övrigt hade befh mera tänkt på vad som skulle göras i händelse fartyget träffades av bomber och det blivit nödvändigt att rädda besättningen. Befh känt en konstig lukt som kunde ha varit krutrök eller dylikt. Sedan planet försvunnit ur sikte hade ha omedelbart företagit en skadeundersökning. Ingen eld hade upptäckts och inte heller några skador som kunde äventyra den fortsatta resan. På däcket hade man hittat en del plåtbitar från bombhöljen och handtag, vilka saker förvarades ombord. Resan hade därefter gått utan anmärkning frånsett läckage i trädäcken och kortslutningar o.a. i maskin.Kaptenen hade inte någon egen uppfattning om planets nationalitet,men utkiken hade påstått att han känt igen tyska märken på planet. Då plane för andra ggn flög över fartyget hade många besättningsmän kommit ut på däck och som de tidigare gått i fart på Tyskland hade de känt igen flygplanstypen som tysk. De hade emellertid stått akterut, och då fartyget är långt, varit längre ifrån. Befh hade så noga han kunnat följt de kursanvisningar han fått före avgången från Göteborg. På grund av

CAPELLA 27.5.41

tjockan hade några positionsbestämningar inte kunnat göras sedan 25.5 då fartyget varit på rätt kurs. 11 timmar efter anfallet hade ny observation företagits och då var fartyget på rätt kurs. Den i skeppsdagboken angivna positionen vid anfallet låg på den kursanvisning som fartyget haft att följa.. Måhända hade det varit någon avvikning,men denna kunde inte ha varit av någon betydelse.

3e Styrman Leander: Vakt på bryggan. Kl 00.45 den 27.5vfått höra ett svagt buller som han inte kunnat avgöra vad det härrörde ifrån. Efter en stund hade emellertid iakttagits ett flygplan kommande akteeifrån parallet med fartygets kurs. Då det kommit i jämnhöjd med fartyget hade det vänt och försvunnit. 10 minuter senare hade det åter närmat sig akterifrån ,flygande så lågt att det nära nog snuddat vid vågtopparna. Styrman gavdå order om hårt STB roder och gav flyglarm. Planet hade flugit in över Capella så lågt att det sett ut som om det skulle ta masttopparna Strax akter om brygghuset tätt om BB föll en bomb från planet,det såg ut som om den skjutits ut från planet. Då bomben exploderade skakade fartyget och det kändes som om "det ggav sig". Ytterligare en bomb exploderade i sjön förut. Strax därefter hade befh och alle man kommit upp. Då planet kom tillbaka hade befh beordrat alla in under däck . Styrman och befh gått in i styrhytten,folket gått in i gångarna. Planet fällde en bomb rakt över bryggan men den föll i vattnet tydligen utan att explodera. Planet hade gått lika lågt som första gången,men styrman var då i styrhytten och kunde inte se några nationalitetsmärken. Första gången planet flög över fartyget hade han inte haft tid att närmare betrakta detsamma. 3e styrman hade tillträtt sin vakt kl 24. Stora målade flaggor på för- och akterdäck var belysta med starka strålkastare, flaggan var belyst hela resan,namnet Capella och Sverige samt svenska flaggan varit målade på sidorna och belysta.Svenska blågula band varit målade på bogar och låringar Det var fö relativt ljust vid anfallet.3e styrman hade med ledning av xxxxx xxxxx planscher han sett av tyska flygplanstyper fått det intrycket att det varit ett Heinckelplan. Vittnet anhöll slutligen att få tillägga att han vid planets första inflygning iakttagit hur kulspruteskytten särskilt vinnlagt sig om att sikta på utkiken som befunnit sig på backen.

2e maskinisten Christensson: Gått sin vanliga rond i maskinrummet och befunnit sig i höjd med maskintopparna då han känt en förskräcklig stöt som i det närmast lyft honom från durkplåten. Hans första tanke varit att fartyget kolliderat med ett vrak eller dylikt men i detsamma hört flyglarm blåsas i sirenen och då förstått att det var flyganfall. Omedelbart därpå hade telegrafen ringt och signal hade kommit att stoppa maskinerna. Genom skylightet sett att det var ganska ljust vid anfallet.

CAPELLA 27.5.41

Matros Sven Lann: Utkik på backen. Först hört motordån och fått syn på ett plan flygande österifrån mot väster. När det befunnit sig mellan flagg-spelet och aktern hade det öppnat eld med kulsprutor. Tre bomber fällts, varav den ena strax över förmasten c:a 2-3' över flaggspelet. Denna bomb fallit för om fartyget. Innan han sökt skydd hade han sett att det två-motoriga planet hade ett vitt och svart kors under vingarna, vilket visat att planet varit tyskt. Efter en lov hade planet årekommit från BB och då hade Lann sökt skydd, hopkrupen med händerna över huvudet. Han hade tidig-are sett tyska plan i Kristiansand i april 1940 då tyskarna intagit staden. Han hade därför känt igen planet som anfallit Capella såsom varande ett Heinkelplan. Det hade varit relativt ljust vid anfallet och då flaggor och annat varit strålkastarbelysta hade planets besättning inte kunnat undgå att se att de anföll ett svenskt fartyg.

Den 22.10.41 blev Capella bombad på Thorshavs redd.

KK (III) vol 24

Stockholm den 4 Aug.1941

HEMLIG

Kungl. Utrikesdepartementet
Handelsavdelningen

HEMLIG

Nr. 167 H

Till Kommerskollegium, Sthlm

Åberopnade gårdagens telefonsamtak med kapten Bergström har jag äran översända avskrift av protokoll jämte bilagor över sjöförklaring hållen i anledning av flyganfallet mot m/t. Capella den 27 Maj i år. Protokollet jämte bilagor motses tacksamt i retur sedan KK tagit del av innehållet.

Enligt uppdrag

I.Snöman
Tjf byråchef

KK memorial 4.8.41 Ej för publicering N:r 167 H

Enligt flera av besättningen skulle flygplanet varit tyskt

Ex officio
Bo Bergström

Crew List Egna kompletteringar

Befh Erik Algot Valdemar Hellquist, Malmö, 10.8.92 sedan 1pril 1934
Förde Capella till maj 42 då hon såldes till Salén
Övertog då m/t Lillöhus

Ie styrman E.V.Lindahl, Göteborg, 24.10.03

2e styrman F.Afzelius, Göteborg, 10.2.99

3e styrman Henry Wilhelm Leander, Landskrona, 10.5.14 (19.5.41)

Forts

CAPELLA 27.5.41

Crew list förtst

Telegrafist A.G.Nielsen, Mjöbäck, 20.2.97
Chief Carl S.Boman, Gtbg, 23.5.88
Ie maskinist Gunnar A.Leijon, Solna, 8.3.94
2e maskinist Otto Christensson, Gtbg, 20.6.94 (19.5.41)
3e maskinist Malte Carlsson, Mölndal, 16.1.17
Stuert K.E.Gunnarson, Malmö, 15.10.00
Ie kock A.E.Olin, Varberg, 2.4.88
2e kock P.G.M.Rodin, Skön, Västernorrland, 23.10.02
salongsuppassare J.A.V.Börjesson, Göteborg, 25.12 17
Mässuppassare A.B.Johansson, Gtbg, 17.12 94
Båtsman S.G.V Johansson, Torsås, 11.10.96
Timmerman K.A.JAnnesson, Gtbg, 14.11.87
Matros J.A.de la Motte, Torekov, 14.11.08
Matros Sven Johan Lann, Sävare, 14.2.08
Matros N.E.Norberg Onsala, 26.7.07
Lättmatros N.G.Arvidsson, Gtbg, 5.1.07
Lättmatros K.E.H.Johansson, Kungälv, 27.8.17
Lättmatros K.A Kalin, Karlstad, 8.11 22
Jungman K.E.H.Säll, Orsa, 14.5.25
Jungman K.T.Eriksson, Härryda, 31.1.16
Jungman K.B.Larsson, Mölndal, 7.12 22
Elektriker J.C.Ahlbom, Helsingfors, 14.1.94
Pumpman A.Larsson, Gtbg 26.11.84
Svarvare Ernst Gustav Ragnar Hallin, Örby, 26.4.02 (Akterseglad i Gtbg 8.4.41 då Venezuela gick på sin sista resa)
Ie motorman G.H.Grundström, Gtbg, 4.4.95
Ie motorman G.A.Blomberg, Huskvarna, 19.7.94
Ie motorman H.E.B. Andersson, Gtbg, 7.9.86
2e motorman A.L.Eldh, Gtbg, 31.10.18
2e motorman K.E.Eriksson,Gtbg, 25.7.23
2e motorman S.T.Öst, Fernebo, 13.2.12
2e motorman G.A.Larsson, Hälsingborg, 24.1.16
2e motorman L.O. H.Wallberg, Släp, 6.2.05
Motorelev G.H.Olsson, Lysvik, 4.4 24

UD -H 1377

UD PM. 21.5.41

Engelska vederbörande medgivit att Capella finge gå ensamt under förutsättning att samtliga 5 fartyg samtidigt lämna Göteborg "in line ahead". och att Capella följer samma route som de 4 övriga. Peru,Glimmaren, Vingaren och Remmaren beräknas anlända till det tyska operationsområdets

CAPELLA 27.5.41

NO-gräns 64 50'N - 2 15'W lör 24.5 c:a kl 20.Fartygen komma att gå med 13½ till 14 knop i kolonn och i sikte av varandra.Första fartyg i kolonnen ms Peru. Ledningen under den gemensamma färden anförtros åt Remmarens befh. Capella beräknas ankomma till ovanangivna punkt ca kl 11 sön 25.5. Capella fart beräknas till ca 10 knop. Den kurs som fartygen koma att följa genom. tyska operationsområdet blir följande: 64 50N- 2 15W - 59 10'N-23 40'W - 54 N - 30 50'W. Fartygen komma att föra nat.märken och flagg,fullt synliga även från luften och belysta nattetid. Sedan det tyska operationsområdets SW-gräns passerat vid 54 N- 30 50'W skiljas fartygen åt så att Remmaren styr mot NY.Capella mot Gulfen och övriga 3 i bibehållen formation samt i sällskap mot Pernambuco /Kew Wesi för order.

CH.telegram London t. UD 21.5 kl 23

1002 Finska beskickningen meddelar tankern Josefina Thordén bomberderats och satts ibrand av tyskt plan morgonen 19 maj N 62 - W 11 5'å routen edert 282 = Charge D'affaires.

UD P.M 24.5.41

Peru, Glimmaren,Vingaren,Remmaren och Capella avgick från Göteborg 22.5 Sjöfartskommittén i Gtbg har per telefon meddelat UD att de 4 första fartygen passerat Kristiansand men mött dåligt väder under den fortsatta resan varför de försenats och kommit ifrån varandra. Återsamling skulle ske före ingången i tyska farozonen. Denna väntas fördröjd till kl 02 den 25.5. Tankfartyget Capella har icke avhörts. Sjöfartskommittén söker radio kontakt med fartyget för att erfara dess position. Capella passerade enligt tyske marinattachén Kristiansand den 23.5

Byråchef Nils Ståhle i Brev 28.5. till Leg.sekr Brusewitz,Berlin

Åberopande tel.samtal i lördags beträffande de 5 utgående båtarna, får jag meddela att Sjöfartskommittén sedan dess erhållit regelbundna positionsuppgifter från Peru,Glimmaren,Remmaren och Vingaren. Vad Capella beträffar ha emellertid av någon oförklarlig anledning inga meddelande n ingått, trots att kaptenen fått samma instruktioner som de övriga befh, d.v.s. att kl 12 varje dag uppgiva positionen.Det senaste meddelandet som ingått rörande Capella är att hon passerade Kristiansand 23.5 Jag våre dig därför förbunden om du hos tyska vederbörande ville efterhöra huruvida de ha sig något bekant om Capellas vidare öden. = Ståhle (Exp. gm Kurir 28.5)

Ch.telegram 30.5. UD till London kl 21

Capella ej ahvörd efter passage Kristiansand 23.5 Benäget telegrafera ev. nyheter. Även Berlin tillfrågat =Ministry Foreign Affairs

Svar i chiffer från London till UD 31.5 kl 16

Nr 1052 Capella passerade Faeroearna 26 maj ert 1072 =Sw.Charge d'affairs

CAPELLA 27.5.41

UD P.M. 31.5.41

Notarie Carlsson ,Transatlantic, meddelat per telefon att sjöfartskommittén erhållit telegram från Capella att fartyget gick ut ur zonen 30 maj. allt väl. radion tidigare ur funktion = Nordborg

Ch.telegram t. UD från Beskickn. i NY 12.6.41 kl 19.20

737 ert 475 upplyser primo har noega foeljt av gunnar carlsson foere avresan laemnade kursanvisningar. Secundo bombarderades med tunga projektiler och beskoets med maskingevaer av flygplan som enligt utkikens utsago varit tyskt den 27.5 kl qjzzeoq pss lat.N. qfcq qacy long w qhq qbfq kurs rv. qbdjq pkt tunga projektiler exploderade naera fartygssidan en foell paa daeck utan att explodera men uppflaekte daecksplaat genomtraengde 4 stoedjeplaatar foer daecksbyggnaden midskepps pkt i oevrigt troligen inga naemnvaerda skador pkt av besaettningen endast utkik lindrig kontusionsskada pkt delgiv redaren =Swedel

(Remmaren kom till NY den 4.6.41)

(Capella efter rep. i NY insatts på resor NY - Tampico,Mexico - NY.

UD HP80c 3515

Telefonogram till redare Gunnar Carlsson,Gtbg,13.6.41 kl 11

(På gulnat papper, utan avsändare och signaturer)

1) Såvitt känt här innebär den tyska inställningen i kursfrågan endast någon säkerhet icke kan lämnas för fartyg vilka ej följa den tyska kursen. Däremot innebär den inget förbud att välja annan kurs. Dessutom erbjudes ingen garanti, endast hänsyn, på den tyska kursen. (Jämför fallen Venezuela, Stegeholm, Kexholm och nu Capella)

2) Kan risken för ensamma fartyg mellan Amerika-England vara större än för ensamma farrtyg mellan Amerika-Mexico?

3) De finska fartygsförlusterna sista tiden synas visa att den största risken ligger i den Brittiska uppbringningen med ty åtföljande konsekvenser från tysk sida, såsom i fallen:
Carolina Thordén - sänkt u. engelsk eskort.
Josefina Thordén - Sänkt på den punkt där den tyska och engelska kursen sammanfalla.
Kastelholm - minsprängd och sjunken på Loxodromkursen.
Fenix- sänkt under engelsk eskort.
Modesta & Winha - uppbringade och införda Kirkwall.
((Se Venezuela sid 8))

Ch.telegram t.UD fr. Beskickn. Buenos Aires 2.12 41

162 Capella bombad Thorshavn 22.10 utan att träffas. Befh & kontrollofficererna föreslå därför 2 timmar mellan fartygens ankomst ostifrån Thorshavn för framtid.

CAPELLA 27.5.41

Reparationer, resförlängning etc kostat SKN 55222:69 efter dispache given 10.3.42. Rederiets generalräkning till SKN 6.11.41 slutat på 69662:58

Historik egna noteringar

Motortankfartyg på 9720 brton byggt 1930 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L. 148,6 B. 19,6 Tillhörigt Trelleborgs Nya Ångf AB (Jarl Malmros) i Trelleborg. 14640 dw. 2 st 4500 ihkr B&W-motorer .Levererat 8.9.30, nybyggnadspris 3.313.253:- kr. Insatts i 10-årig timecharter för Chile SS Co,New York. - Capella fick efter förlusten av Castor den 31..3.41 fri lejd av de krigförande att avgå från Göteborg den 22.5 41 till NY. I avvaktan på rekvisition från svenska statens sida för hemgående last lastade Capella sedan i Curacao för Buenoss Aires.(Neutral fart) Först den 27.5.42 kom Capella hem från Port Arthur med en oljelast för försvaret. Hon låg sedan overksam. Såldes i aug 42 till Sven Salén,Sthlm och fick namnet Grisslehamn. (Se 20.12.45) Capella var under sin tid 1930-42 inte utsatt för något haveri, skrev Trelleborgsrederiet i sin årsbok, men hon var faktiskt nära krigsförlisning 2 gånger 1941, dels 27.5 , dels den 22.10 på Thorshavns redd då ett tyskt plan återigen missade med sina bomber.

/E 22 10 41

DEVON 3.6.4I

TRE BOMBER NÄRA AKTERSKEPPET UTANFÖR DARTMOUTH - LÄCK I AKTERSTÄVEN.

Journalutdrag.

Fre 30.5.4I kl 2I kastat loss och avgått från Cardiff med last av kol till Poole.Kl 23 lämnat slussen och fortsatt under sjölots ledning, Lämnat sjölotsen kl 00.I0.

Tis 3.6 kl I8.I0 utanför Dartmouth anfallna av ett tyskt plan som fällde minst 3 bomber mycket nära fartygets akterskepp med våldsamma skakningar som följd. Inget läckage vid pejling. Kl I7.30 passerat fyren Start Poin

Ons 4.6 efter ankomsten till Poole kl I9.30 upptäcktes att oljepumpen till hylsboxen (stern tube) var trasig. Ny pump anskaffats i Poole varefter hylsan fylldes.

Tors 5.6 Vid undersökning var oljan i hylsan borta och endast saltvatten kom ur båda kranarna.Om några vidare skador uppstått har ännu ej konstaterats.

Swansea 23.6.4I

Albin Pettersson — F.Adamsson
Övermaskinist — Befh

==

Survey Report 20.6.4I in Kings Dock, Swansea.

Devon anlände till Swansea I9.6, reparerade i Prince of Wales dry dock sön f.m 22.6 - tors f.m. 26.6, lastade 26.6 kl II f.m till 27.6 kl 2I.avgick 30.6 kl I2.35. Kostnad inkl dockhyra, övertid £I99.
Cederwallsboxen genomgången, sprängda nitar om BB vid rum I & r svetsats, rorledningen reparerats,rodret justerats mm
SKN 23.3.46 ersatt rederiet med 3282;65.

==

Data

Se Devon I0.I.4I bombad i Portsmouth
Även bombad I4.6.42

TABERG 6.6.41

TORPEDERATS KL 04.30 I KONVOJ OG 63 PÅ resa i barlast GLASGOW- HUELVA OCH SJÖNK INOM 2 MINUTER MED AKTERN FÖRE. AV 21 OMBORDVARANDE UPPTOGS KAPTENEN OCH 5 MAN FRÅN EN FLOTTE AV ETT ESKORTFARTYG 05.15, OCH LANDSATTS I GIBRALTAR 7.6.

HEMLIG

TABERG 6.6.41

Rapport

Telegram Generakkonsulatet London till UD 6.6.41

Steamer Taberg sunk stop no news yet about crew.

Tabergs Befh telegram 8.6 från Gibraltar till rederiet

Landed here with 5 survivors ulfhagen jonsson sols toesse and Lund stop missing swedish sibjects henningson linden karl ohman stockholm 38 folke persson göteborg 223 nils lundberg oscarshamn 141 stop norwegians jan lund harstad hagstrom drammaen stop britishers trigg cardiff patric fundlay glasgow mattey cardiff stop finnish hugo hammar turko reino kolhemainen helsinki karl laakso kotka stop estonians arnold toomus and julius poobos =Moeller care Mackintosh Company

SKN telegram till War Risks Office,London ,21.6.41

We are informed that taberg gunda lost through war operations please confirm = SKN

Svar från War Risk,London 24.6.41

Taberg Gunda your cable 21st agree settlements as war risks =War Risks Office.

Rapport

Avgick Glasgow 22 5.41 dest. till Huelva i barlast. Djupg F8'6"- A.14' 21 ombv. 430 ton wb samt i rum 3 240 ton sten och på däck 60 ton sten. 6.6. torpederat kl 04.30 c:a 300'W Gibraltar. Svag W vind, dyning,klart 2e styrmans vakt, utkik på bryggan. 15 ljutit döden.

Lissabon 3.7.41

Willy Möller befh

Befh rapport

Med anledning av Tabergs förlisning 6.6.41 varvid bl.a. skeppsdagboken gick förlorad ber jag få anföra följande:
Fartyget var på resa i barlast Glasgow-Huelva vid Gibraltar och gick i konvoj. ((OG 63)) Fre 6.6. omkring 04.30 anfölls konvojen av ubåtar och Taberg träffades av en torped vid lucka 3BB.Akterskeppet sjönk så gott som omedelbart varvid alla de av manskapet som befunno sig i sina hytter akter inte hade någon som helst möjlighet att ta sig upp på däck. Fartyget försvann helt uppskattningsvis 2 minuter efter torpederingen.Det gavs ingen tid att fira några båtar.De återstående av besättningen fick kasta sig i vattnet och simmande begiva sig från fartyget. På en i närheten drivande flotte räddade sig Ie styrman, de båda maskinisterna, en lättmatros, en smörjare samt befh. I närheten hördes rop från troligen 2 män. Då mycket vrakgods hindrade flottens manövrerring var det svårt att närma sig dessa, och efter endast ett par minuter tystnade plötsligt ropen . Efter en stund nalkades en i konvojen medföljande minsvepare och

TABERG 6.6.41

alla på flotten upptogs kl 05.15 av denna. Olycksplatsen genomsöktes av såväl denna som en annan minsvepare men utan resultat. Resan fortsattes. I gryningen, på min begäran, anropades konvojens ledare och tillstånd begärdes att få återvända för att göra ytterligare efterforskningar i dagsljuset. Detta beviljades och med hjälp av flyplan genomsöktes en stor area men utan resultat.Bara spillror siktats. Kl 15.15 avbröts sökandet och kurs sattes mot Gibraltar dit vi ankom lördag 7.6 kl 19. Under hela tiden rådde det klar sikt och svag västligvind. Gibraltar 9.6.41

Befh

Crew list Delvis SKN & eget.

Befh Willy Algot Magnus Möller, Skvadronsgatan 29,Malmö, 23.6.06 Malmö (1.3.40)
Ie styrman Sture Erik Ulfhagen, Ankarsmedsgatan 2,Malmö, 30.11.08 V.Vram -"-
+ 2e styrman Jan Lund, Harstad, Norge, 9.8.14 Harstad
Ie maskinist John Albert Johnsson, Göteborg, 1.1.86 Kalmar (1.3.40)
2e maskinist Gustav Valdemar Sols, Hedemora, 17.4.19 Husby, (Mars 41)
+ Stuert Thomas Trigg, Cardiff, 31.3.93 Cardiff
+ Kock Folke Persson, Tunge, 27.12.12 Tunge
+ Mässuppassare Patrick Fundlay, Glasgow, 12.7.25 Glasgow
+ Båtsman John Hagström, Drammen,Norge, 14.12.01 Drammen
+ Matros Karl Öhman, Gräsö, 16.8.12 Gräsö
Lättmatros Johannes Tösse, Bergen,19.10.17 Bergen
+ Lättmatros Erik Henningson, Hishult, 28.10.20 Hishult
+ Lättmatros Östen Lindén, Göteborg, 5.7.24 Norrköping
+ Lättmatros Hugo Hammar, Turko, Finland, 14.3.03 Turko
Smörjare Thor Kristian Lund, Halden, 18.9.22 Halden
+ Eldare Thomas Mattey, Cardiff, 3.6.20 Cardiff
+ Eldare Reino Kohlemainen, Helsinki, 19.11.12 Helsinki
+ Eldare Julius Poobus, Ösel, Estland, 4.6.04 Ösel
+ Lämpare Karl Laakso, Kotka, 18.9.04 Kotka
+ Lämpare Nils Lundberg, Tranås, 24.7.09 Tranås
+ Lämpare Arnold Toomus, Ösel, Estland, 22.8.16 Ösel

SKN EIII 203

JOURNALUTDRAG

Tors 22.5 kl 15 avgått Glasgow i barlast med lots ombord efter bunkring och proviantering. Barlast 340 ton sten i lucka 3 och 60 ton sten på däck i akterbrunnen. Samtliga barlasttankar, för - o akterpikar fyllda.
Kl 17.30 ankrat vid Gourock i väntan på konvoj.Kl 17.40 lämnat lotsen.
Lör 24.5 haft livbåtsmanöver med båda båtarna,övat besättningen i rodd.
Mån 26.5 avgått från Gourock kl 02,lämnat lotsen 03.30 vid Cumbrae lysboj
Kl 09 anslutit sig t. konvoj ((§G 63)) UK-Gibraltar,fortsatt i denr

TABERG 6.6.41

Ons 4.6 avslutat arbetet med att lämpa stenbarlasten i akterbrunnen överbo
Fre 6.6. 04.30 inträffade en explosion i akterskeppet förorsakad av en
torped avlossad av en okänd ubåt och utan varning.Signal med ångvisslan
gavs omedelbart av vakthavande 2e styrman Jan Lund för att kalla besättn.
till båtarna och göra de övriga fartygen i konvojen uppmärksamma på det in
träffade. Explosionnen vid lucka 3 BB var oerhört kraftig då däcket revs
upp och täckluckor mm slungades högt till väders. Det var klart men mörkt
och endast svag W vind rådde samt dyning. Konvojen befann sig ca 300′W
Gibraltar. Akterskeppet försvann så gott som omedelbart och fartyget drogs
ner så hastigt att de som befann sig på däck såg sig nödsakade att kasta
sig i vattnet och simma bort från fartyget, som c:a 2 minuter feter explo-
sionen försvann i lodrät ställning med aktern före. Av de 21 ombv lyckades
endast 6 man ta sig upp på en av flottarna, nämligen befh, Ie styrman,
Ie och 2e maskinisterna, lättmatros Tösse och smörjare Lund. Nödrop i när-
heten, troligen från 2 besättningsmän, tystnade efter ett par minuter.
Mängden av vrakgods gjorde det omöjligt att nå fram till dem i tid. Kl
05.15 tog en minsvepare upp alla på flotten. 2 minsvepare sökte utan resul
efter fler överlevande. Resan fortsattes . Nästa morgon genomsöktes
området igen av bla. flyg men ingen mer hittades. Kl 15.15 avbröts sökande
och kl 19 lör 7.6 kom minsveparen in till Gibralter. -Söndag 8.6 meddelat
konsuln och telegraferat till rederi och tidsbefraktare. Endast det eng-
elska mätbrevet och sjömansrullan räddats av skeppspappren.

Ovanstående skrivet ur minnet.

Lissabon 3.7.41
Willy Mörner
Befh

Sjöförklaring på gen.konsulatet i Lissabon 3.7.41 kl 15

Generalkonsul Simon Hansen satt upp protokollet på norska.
Sakkunniga: Vegas befh,Gösta Wideberg, & kapten J.Elfversson, ex. Gunda.

Befh. Möller: Var vid explosionen i sin hytt men kom genast ut på bryggan
2e styrman gav genast signaler i ångvisslan för att kalla till livbåt-
arna och varsko andra fartyg i konvojen. Taberg sjönk inom 2 minuter,
frivakten akterut kom aldrig ut ur hytterna. Befh endast fått med ig
mätbrev och sjömansrullan.Alla ombord hade livbälten och extra sådana
låg på poopen, vid maskinnedgången, eldrumsnedgången och på bryggan. Li
båtarna var utsvängda och flottarna stod fria på däck. Efter ankomsten
till Gibraltar skaffade den norske konsuln ny hyra till smörjare Lund
och lättmatros Tösse.Eftersom det enligt konsuln var "meget vanskelig"
att komma bort från Gibraltar fick befh och de andra 3 svenskarna med-
följa ett svenskt fartyg till Lissabon för att därifrån sändas hem till
SS VEGA

TABERG 6.6.41

Sverige. Mycket svårt att få visum genom Spanien.

Ie styrman: Kom utrusande på däck från sin hytt efter explosionen och såg att akterskeppet BB var bortsprängt och att aktern höll på att gå ner. Såg 2e styrman och matros Öman på bryggan,men vad som senare hände dem vet jag inte. Det gavs ingen tid att fira båtarna. Båtdäckets akterkant låg redan under vatten och jag hoppade överbord och simmade till en flotte, samma som befh och 4 andra räddat sig på .

Ie maskinist Jonsson: Vakthavande i maskin. Hade just gått upp på däck då explosionen kom. Vattnet forsade in i maskin och smörjare Lund, som befann sig på mellangretingen hann med nöd och näppe klättra upp till däck innan maskinrummet under honom helt vattenfyllts. Däcket var under vatten då han hoppade överbord och simmade för livet för att undgå suget. Han hörde nödrop och röster i mörkret, stötte på en flotte och tog sig upp på den.

2e maskinist Sols: Eftersom hans hytt var nymålad hade han lagt sig att sova på lucka 2 och väcktes av den våldsamma explosionen. Tillsammans med lättmatros Tösse sprungit till båtdäck men dess akterkant låg redan under vatten och det fanns inget annat att göra än att hoppa överbord. Såg eldare Poobus på båtdäck. Poobus var vakthavande eldare vid tillfället. Sols ropat till Poobus att springa med till livbåten men såg inte senare till honom. Själv tagit sig upp på flotten.

KK memorial 4.8.41 — Ej för publicering
Nr 151 H

Orsak till olyckan: torpedering. Ex officio
Bo Bergström

Nr 10/1941 Kungl. Svenska Konsulatet 23.6.41
Gibraltar

HEMLIG

Your Excellency,

I have the honour to confirm the telegrams exchanged with regard to the survivors landed here ex Taberg, as per copies herewith.

They were landed here by a British man-of-war on the 7th instant, and the master reported that the vessel had been sunk on her way to Gibraltar.The names of the survivors are -----

And I beg herewith to enclose a list of those missing. I immediately gave every assistance to the 2 swedes,who were lodged at a hotel (Sailors Home),and they are at present being cared for by this consulate.They have been supplied by me with the necessary clothing etc.The Norwegian consul has taken charge of the 2 norwegians.All the ships papers were lost. I made an enquiry from

TABERG 6.6.41

captain Möller with regard to the occurence and beg to enclose a copy of his declaration. - With regard to the repatriations, I am arranginggfor the swedish survivors to proceed home via Portugal, and for this purpose I am at present in communication with the sw. consul-general in Lisbon in order to obtain visas etc.Notwithstanding the fact that captain Möller believes there is no hope of any members of the crew having been saved,I have made further enquiries from the British Naval authorities,and only today I have obtained a reply from them.They regret that no news has been received of any further survivors. But they point out that it is still possible that other members of the crew may have been picked up and their rescue not yet reported. - I also beg to attach a copy of the communicati which was adressed by this consulate to the local vice-admiral,after consultations with captain Möller, expressing thanks for the rescue of these survivors and the assistance given to them.

I have the honour to be,
Your Excellency's
most obedient humble servant.

George Gaggero
Consul

To His Excellency
The Minister for Foreign
Affairs, Stockholm.

Bilagor som följer:

Fra forliste med ss Taberg

Jeg hadde vakten mellem kl 4-8 i maskinen.Klokken 4.30 hörte jeg et smell, og da löp jeg op fra maskinen.Da jeg kom op på maskintoppen fikk vi torpeden i akterkant av midtskibet.Propelleraxeln brakk og maskinen ruset voldsomt da jeg löp op på båtdekk. Båten sank så fort så jeg tok en livbölte og hoppet i sjön. Straks etter reiste båten seg med bauen i vaeret og sank Jeg hadde ligget i vannet i 2-3 minutter da 2dre maskinisten ropte til meg at de hadde tak i en flåde.Jeg kom op på den og Ie maskinisten straks ette meg. Straks etter ble vi tatt op av en tråler som fölgte konvoien.

Gibraltar 8.6.41

Johannes Tösse

Thor Kristian Lund

The above declaration was made to this Royal Swedish Consulate by Thor Kristian Lund and Johannes Tösse, norwegian subjects, members of the crew of swedish ss Taberg (reg. nr 7956),who were landed at Gibraltar on 7th june 1941 after having been picked up bm the sea in consequence of the sinking of the said steamer.

Royal Swedish Consulate, Gibraltar, 9th June 1941

George Gaggero
Consul for Swedem

TABERG 6.6.41

HEMLIG

Kungl. Svenska Konsulatet
Gibraltar.

Gibraltar 12th june 1941

Sir,

With reference to the 6 surviving members of the crew of the swedish ss Taberg,who were landed at this port on the 7th instant, I havethe honour to address to you this letter to convey to you and through your medium to those who rescued them, the warmest thanks and appreciation of the consulate both for the action taken in their rescue and for the kindness and attention shown to them.

I have the honour to be,
Sir,
your obedient servant
Charles Gaggero
Acting consul for Swedem.

To
The Vice-Admiral
commanding H.M Dockyard,
Gibraltar.

(Bilaga till brev till UD sid 4)

SKN EIII 203 Totalförlust

SKN 10.9.41 utbetalat 625.000:- samt en revers på 75000:-(Löst 2.9.47)

Effekter

Ombord fanns även tillhörigheter för Tabergs ordinarie befh Samuelsson, som vid Tabergs ankomst till Göteborg i februari 1940 fick semester för att stanna iland under Tabegs förestående rundresa Gtbg-Hull-Leith-Gtbg. Taberg avgick 9.3.40 från Göteborg men kom efter den 9.4.40 aldrig mer tillbaka till Göteborg. Kapten Samuelsson hade ombord kläder o.a för 2186:- och instrument för 1410:75. SKN ersatte med 1800:- resp. 859:75

I kapten Samuelssons listor skrivna i Gtbg 1.9.41 tar han upp bland instrument o.dyl: 6-rörs Philips radiomottagare 250, kamera 50, Brunnbogg 40, dubbelbössa 150, skrivmaskin 127, gong-gong 33:50, Eversharp 15, reservoirpenna 30, 7000 cigaretter 140, 25 cigarrer 2:50, 15 kilo tobak 90, klocka 20, Sjölagen 17, läroböcker etc 94:- ,2 tavlor (oljetryck) 20.

Ie styrman Ulfhagen skrev sin lista i Malmö 1.9.41. Den slutade på 2118:40 med bl.a. radio 150, kamera 20, 2 vaser & skrivbordslöpare 20, 5 fotografier 50, armbandsur 40. Han fick av SKN 1908:50

Ie maskinist Jonsson skrev sin lista i Göteborg 1.9.41. Förlust 1467:- fick 1012:50

2e maskinist Sols skrev listan i Hedemora 2.9.41. (1410:- fick ut 787:50)

SKN EVII 326 Mera assurans

SKN betalat 13.5.41 till Borlind,Bersén & Co, Gtbg, för förlust å befraktningskommission kr 2759:99

SKN 21.5.42 till Ångf AB Halfdan 46791:61 för förlust å timecharterintresse.

TABERG 6.6.41

" Taberg på hemresa den 27.2.42 när kriget bröt ut..."

Sols berättar i T.Fredhs "Utanför spärren"(Lysekil -85)

"Innan ss Taberg sänktes sommaren 1941 hann den med att hamna i en rad krig händelser. Taberg länade Sverige den 27.2.42 och var på hemresa med kollast när kriget bröt ut. Taberg gick tillbaka till Hull innan den efter några veckor fick order att gå till Dover. Evakueringen av Dunkirk hade börjat oc bomberna regnade ner över fartygen i kanalen. Taberg gick med last till Frakrike och hamnade först i en mindre hamn med ständiga bombningar. Två av besättningen kom ej tillbaka efter bombanfallen, men dök långt senare upp i sverige. Strax innan Taberg skulle lämna Le Havre fick kapten Willy Mööler order att ta ombord 300 franska judar som passagerare. Bombanfallen gjorde dock att passagerarna fick gå iland. Under fortsatta anfall gick Taberg från kajen genom en sluss som träffades av en bomb. Under mycket hårt jobb lyckades Taberg komma ifrån det farliga grannskapet. På väg utför floden träffades en jättestor lyftkran av en bomb och föll i vattnet ett kort styc från Taberg. Taberg gick tillbaka till Dover och lastade maskindelar och axel och propeller till den stora linern Mauretania. Väl åter i frankrike tog Taberg ombord de 300 judarna och gick till Gibraltar för engelsk kontro innan resan fortsattes till Casablanca där judarna gick iland och lasten lossades. Därefter gick Taberg till Lissabon och sattes sedan i malmtraden mellan Spanien och England. Den 22.5 gick Taberg tom från Glasgow för att lasta malm i Huelva i Spanien. Efter 14 dagars resa träffades Taberg av en torped och gick till botten med 15 man inom 2 minuter. Jag låg på lucka 2 och sov. Anledningen var att jag höll på att måla hytten. (Se sid 4) ... En minsvepare räddade de 6 på flotten och gick vidare med konvojen i vilken bla. svenska ss Vega ingick. Svenskarna reste xxxxxxx med Vega från Gibraltar till Lissabon där sjöförklaringen hölls. Efter 3 veckor fick vi flyga via Madrid till München och vidare med tåg till Sverige. Norrmännen Lund och Tösse mönstrade ut från Gibraltar. -När Taberg 1939 lämnade Sverig var Gustaf Sols maskinelev ombord. När Taberg sänktes 2 år senare var han 2e maskinist.

SKN EIII 192 Utanför spärren 9.4.40

Taberg låg den 9.4.40 på Methil roads i barlast i väntan på konvoj till Göteborg.Hon blev liggande där till den 16.5 då hon övertogs i 3 månaders tidsbefraktning av French Mssion of Shipping, och den 19.5 fick order att avgå till Caen kl 06.45.

Stormskador januari 1941

SKN EVII 201 - 17.1.41 avgick Taberg från Gibraltar -UK, befh Willy Möller. Mån 201 i SW 9-10 Beaufort med svår slingring och överspolning hytterna på BB sida delvis vattenfyllda, BB utsvängs livbåt vattenfyllts ocg fått bord knäckta, brädgången delvis sönedslagen på BB undre brygga. Livbåten rep i Workington vid ankomsten dit i slutet av januari.

TABERG 6.6.41

16-årige Östen Lindhén längtade hem...

Endast 15 år gammal mönstrade Östen Lindhén,Göteborg, i mars 1940 ut som mässuppassare i Ostasiatiska kompaniets Shantung och föräldrarna fick regelbundet brev ända till i augusti då allt blev tyst. Av rederiet fick föräldrarna veta att sonen och några kamrater avmönstrat i Baltimore då Shantung beordrats avgå i konvoj till engelsk hamn. Föräldrarna sökte sin son per luftpost hos svenska generalkonsulatet i New York , men förgäves. I januari 41 kom ett brev från honom själv där han berättade att han gått på ett norskt fartyg men att han åter bytt båt och så snart tillfälle bjöds skulle flyga hem från England. Han försökte i febr. få en lägenhet hem men pengarna räckte inte. Till sin födelsedag den 5.7 ville han dock försöka vara hemma.Flera brev kom sedan från Portugal och Spanien men efter den 24.4 upphörde breven . Den 25.6 fick föräldrarna genom en i radion uppläst UD-kommuniké veta att deras som följt ss Taberg i djupet.

Ie styrman Ulfhagen tog sitt liv julafton 1946

Som Ie styrman på ss Rudolf tog Sture Erik Ulfhagen sitt liv på julafton 1946 genom att äta rå kresol ur medicinkistan. Det står i pappren att han vid Tabergs torpedering utsatts för stora fysiska och psykiska påfrestningar, var enstörig, tyst, drack i sin ensamhet.

SÄNKT AV Italienska ubåten Marconi

Italienska ubåten Marconi, befh Mario Paolo Pollina, som den 9.11.40 sänkte vraket av Vingaland, anföll på morgonen 6.6.41 tillsammans med Veniro konvojen OG63 UK-Gibraltar på N. 35 36'- W 11 12'. Kl 04.25 fick Marconi in en fullträff på och sänkte ss Baron Lovat på 3395 brton B-26 resa med 3245 ton koks från Tyne till Huelva, och 2 minuter därpå träffade en av hans torpeder Taberg. 33 crew och 2 kanonbetjäning på Baron Lovat hann gå i båtarna, men på Taberg följde 15 man med i djupet. De 2 ubåtarna rapporterade mängder av sänkningar hem, men OG 63 hade inga andra förluster än Taberg och Baron Lovat. Med svår BB slagsida och rusande maskin sjönk Taberg inom 2 minuter med aktern före. 1½ minut efter explosionen stod hon vertikalt med bryggan i ytan och gick dånande och väsande ner i djupet. Vakthavande 2e styrman stod in i det sista och blåste SOS i ångvisslan. Han var inte bland deööverlevande.

Historik

Lastångare på 1392 brton byggd 1920 vid Limhamns varv av stål för Svenska Lloyds räkning. L.73,1 B. 11,6 Tillhörig Ångf.AB Halfdan (E.Lamberg),Packhusplatsen 2, Göteborg. (Ex Bretagne,Hermia) 2500 dw. 675 ihkr. Lihmans varv byggde 1917-21 sammanlagt 10 fartyg (Se Veronica 17.11.40) Sjösatt som Hermia för Sv.Lloyd den 22.11.19 men under utrustning såld till Fred. Olsen & Co AS i Oslo och lev. 27.3.20 som Bretagne till d/d a/s Faerder i

TABERG 6.6.41

Oslo. I 13 år gick Bretagne i Medelhavsfart . Såldes i april 34 till J.E.Manne i Göteborg för räkning Ångf AB Halfdan och fick namnet Taberg. Den 2.december 1939 på resa till Holland med trälast uppbringades Taberg i Östersjön av en tysk jagare och infördes till Pillau, varifrån hon beordrades till Lübeck för undersökning. Frigavs den 29.12 39. - Avgick 6.3.40 från Göteborg för en rutinresa till Hull men blev den 9.4. avskure från hemlandet, liggande på Methil Roads i barlast i väntan på konvoj till Bergen. (Se sid 7)

FREY IO.6.4I

ATTACKED BY ENEMY AIRCRAFT IN CONVOY BARRY DOCK - SOUTHAMPTON.

No details.

Inget journalutdrag överlevt från det här tillfället. All tillgänglig information är sammanfattad i rubriken. En viss bakgrund ger dock skadebeskrivningen i survey-rapporten som vittnar om ett låganfall med automatvapeneld. Den I.7 bombskadades Frey i Barry Dock dit hon anlänt i barlast den I9.6, och befh lär ha varit K.J.Klasson, Ie styrman J.P.Magnusson och 2e styrman K.Johansson även den IO.6. -

SURVEY REPORT

Nixon,Page & co ,Cardiff besiktigat Frey i Barry Dock 20.6 ff.

Skador från enenmy action IO juni.

Bryggdäck STB , skottet genomskjutet till 2e styrmanshytt, mässuppassarens hytt och befälsbadrummet, ett hål i varje hytt, hålen c:a 7x4"
Repareras temporärt genom att svetsa plåtlappar över hålen.
För att komma åt och reparera i 2e styrmans hytt måste panel, soffa & byrå mm monteras ner. BB maskinrumsventilator, huven söndertrasad och måste förnyas. STB livbåt; översta bordet om STB genomborrat av kulor och fenderbommen skadad av en kula, en dyma förstörd.
Livbåten reparerats i Southampton för £ IO.I9.8

I övrigt se Frey I.7.4I

KONFIDENTIELLT

SVERIGES REDAREFÖRENING I CIRKULÄR DEN I2 JUNI I94I.

Från UD har erinrats om vikten av att alla meddelanden om svenska fartygs krigsförlisning, om anfall mot svenska fartyg eller dylikt , icke av respektive rederiet lämnas till pressen annat än efter samråd med UD. Detta anses vara nödvändigt icke blott för att UD skall äga kännedom om, att publicering av ett meddelande är ifrågasatt och om detta meddelandes innehåll, utan också enär det av lämplighetsskäl kan vara nödvändigt att publicering uppskjutes eller attvmeddelandet icke lämna i den tilltänka formen. - I anledning härav och med tanke på de menliga följderna för vår redan förut begränsade utrikessjöfart, som kunna förorsakas av de krigförandes reaktioner i anledning av uppgifter i pressen - uppgifter som må synas den oinvigde aldrig så oskyldiga - får Föreningen anhålla att medlemmarna måtte beakta denna Departementets hemställan. - Föreningen får samtidigt meddela att UD och Föreningen gemensamt komma att rikta en vädjan till pressen att icke utan medgivande av vederbörande redare och utrikesdepartementet publicera andra upplysningar angående svenska fartygs krigsförlisning, anfall mot svenska fartyg etc, än sådana som lämnats av redare över UD. Uppenbarligen kunna sjömännens anförvanter förorsakas onödig ängslan och redaren avsevärda olägenheter genom att i pressen intages meddelanden angående en krigsförlisning innan någorlunda tillfredställande upplysning vunnits angående besättningens öde. Givetvis är det även ett önskemål att redare för ett krigsförlist fartyg beredas tillfälle att, före publicering, i personlig form underrätta de förolyckades anförvanter om det inträffade.

Göteborg den I2.6.I94I
Sverige Redareförening.

GG 56 NORMAN 12.6.41

TYSKT PLAN FÄLLT 2 BOMBER MOT ÅNGTRÅLARE SOM TRÅLADE 20′ NW SKAGEN.

Förtroligt

Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund,Gtbg, 1.7.41,till UD.

Enligt meddelande från skepparen på ångtrålaren GG 56 Norman av Göteborg voro de torsdagen den 12.6.41 ute på trålfiske i Skagerack,c:a 20 sjömil ut från Skagen med Skagen i S½O. Kl 8.30 kommo 3 tyska plan över dem, två av planen fortsatte med kurs mot Norge,det tredje planet däremot stannade och fällde 2 bomber mot trålaren. Den ena bomben föll ner akter om trålaren och den andra för om. Den sistnämnda bomben exploderade med så stor kraft att hela fartyget skakade ganska kraftigt.Besättningen måste då försöka få ombord trålen för att komma undan planets anfall. Under tiden som de tog upp trålen kretsade planet omkring dem och sköt av 12 kulsprutesalvor. Så långtbesättningen på Norman kunde bedöma träffades fartyget endast av en kula . Då besättningen fått ombord trålen satte kurs mot Sverige och planet satte då SW-lig kurs. Planet var märkt med hakkorsflaggan. Då det hade kommit ur sikte vände trålaren om och gick ut på fiske igen. En annan dag hade ett tyskt plan störtat i havet därute. Besättningen bestod av tre man. Två avdem hade tydligen följt med till botten.En man flöt på vattnet då en ångtrålare kom dit och i sista stund fick bärgat honom. Tysken ville under inga omständigheter till Sverige utan trålaren gick sydvart i en halvtimma,där de träffade på en dansk båt som de satte tysken ombord på.

Göteborg 1.7.41
Vördsamt
Sam.Corneliusson

I blyerts: Delgives Pol.Avd.UD
Richert ,Berlin för förtrolig kännedom.
2.7 kapten Liljequist för förtrolig kännedom

I blyerts,beträffande positionen:
"Någon varning beträffande detta område har icke utfärdats från tysk sida." Signum.

Utrikesrådet Söderblom ,UD,4.7.41 med kurir till Richert:Berlin.

Broder!

I anslutning till tidigare skriftväxling angående fisket i Skagerack ber jag få översända en skrivelse från ombudsmannen i SVC vari skildras- förutom ett fall, då en svensk fiskebåt räddade en tysk flygare och förde honom till av honom önsjad destination - ett anfall av tyskt bombplan mot en svensk trålare i östra Skagerack .Anfallet skedde på ett område som aldrig från tysk sida kungjorts såsom "förbjudet."eller farligt.

Forts

CEYLON 7.6.41

BOMBEXPLOSION I ELDRUMMET VID FLYGATTACK I KONVOJ NORR OM IJMUIDEN.

Rapport

Avgick Luleå lör 31.5.41 destinerad till Rotterdam. Rumslast 7807,6 ton järnmalm. Lättare lastat än lastmärkena. Djupg F 24'7'' - A 24'7.'' 38 ombv Bombanfall av 2 engelska plan lör 7.6 kl 12.55 1½ 'W Ijmuiden boj. ~~Vindx Vindx~~ N, lätt dyning, något disig luft ,svag vind. Befh vakt.
Fartyget hade tydliga neutralitetsmärkningar. Ceylon- Sverige målat i manshöga bokstäver på båda sidorna, 3 svenska flaggor målade på var sida och flaggor målade på lucka 2 och 4.

Journalutdrag

Tors 5.6 kl 15.45 avgått från Brunsbüttel sluss och ankrat på Altenbruch redd kl 16.50.

Fre 6.6. 09.05 lättat och fortsatt. Fått BO ombord kl 10.05, 11.45 lämnat lotsen och styrt efter marinofficerenas anvisningar. Kl 16 styrt i konvoj under marinofficerens ledning. ~~Gått som nr 2 i STB kolonn~~ Gått som nr 2 i STB kolonn. 3 fartyg i var kolonn.

Lör 7.6 Styrt i konvoj under marinofficerens ledning.
Kl 10.30 anfölls Ceylon av 2 engelska plan som fällde spräng- och brandbomner och sköt med maskingevär.Befh, BO och Ie styrman på bryggan med matros Ahlberg till rors. Utkik på backen. BO sårad av elden. Bomb träffat skorstenen och slagit ett stort hål i densamma varvid ~~ångvisslan slagits~~ ångröret till visslan slagits av.En brandbomb slog ner i eldrumsgången och släcktes av maskinpersonal.En bomb skadat aktre däverten om BB. Inga fler bomber upptäckts i maskin- och eldrum. Fått ombord läkare från en förpostbåt som förbundit BO och tagit över honom till förpostbåten. Kl 11.30 fått annan BO ombord och fortsatt. Kl 12.55 en våldsam explosion i eldrummet varvid alla ångrör sprängdes sönder och pannorna blev obrukbara. Vakthavande eldaren Isaksson dödats Eldare Gustav Karlsson bränd i ansiktet och på armarna. Ej läck. - Det var en blindgångare som exploderat på BB sida av mittpannan ovanpå topptuberna och anställde stor förödelse.Maskin- coh eldrum fylldes av ånga och sprutande kokande vatten så att ingen kunde ta sig dit ner. All ånga blåstes ur pannorna, stora maskinen och hjälpmaskinerna stoppade och fartygetblev manöverodugligt. Vakthavande eldaren Isaksson återfanns senare ligga död framstupa framför STB panna. Eldare Karlsson som var på väg upp för att hämta dricksvatten blev svårt bränd av rusånga och eld från fyrarna.
Kl 13.30 fått assistans av att marinfartyg och tagits under bogsering till kl 22.15 då bogseraren Angast tog över. Stora skador konstaterats

CEYLON 7.6.41

i eldrummet på pannornas sotskåp, topptuber, plåtar, eldstadsramen BB å mittpannan , rör, ledningar och ventilhus på panntoppen.

Sön 8.6 från midnatt tjocka. Holländsk lots 00.30 . Bogserbåten ankrat kl 01.30 i tät tjocka varvid Ceylon drev på bogserbåten och fick bucklor i bordläggningen akter. Under bogserbåtens försök att komma Klar Ceylon sprängdes bogerskabeln. Ankrat 02.15 med STB + 45 famn. Tjockan lättat 04. Kl 05.30 fått bogseringsassistans. Då ingen ånga till ankarspelet kapades kättingen och förlorades ankaret med 45 famn kätting, vilka utbojats. Fortsatt under bogsering. Kl 13.40 inbogserats till Rotterdam. Eldare Karlsoon förts till sjukhus. Den döde eldarens kvarlåtenskap nerpackats efter inventering för avlämning i Sverige.

Ons 18.6 kl 11.30 fartyget torrsatt.Vid inspektion i dockan befanns en del plåtbucklor ha uppstått i botten om BB vartill slingerkölen där skadats något.

SS Ceylon 19.6.41
Alban Eriksson
Befh

SKN EIII 203

Kompletterande journalutdrag

Lör 31.5 kl 21.30 avgått Luleå med full last av 7808 ton järnmalm (Kiruna D-malm) för Stahlunion Export GmbH,Düsseldorf. Lasten värd 776453:- H.floriner.

Sön 1.6 00.25 lämnat lotsenvid Rödkallen.Styrt efter isbrytaren Ymer genom svår is med upptornade vallar. Fartyget utsatts för stora påfrestningar. Kl 15 passerat ut på fritt vatten. Ymer lämnat.

Mån 2.6 vid rundpejling kl 08 mindre läckage i förpiken ,troligen på grund av isgången,

Ons 4.6 18.45 anlänt och förtöjt i Holtenau sluss. Kl 20 avgått.Styrt efter lotsens anvisningar.

Tors 5.6 01.15 lotsbyte vid Nübbel. Fortsatt. Kl 02 kom plötsligt en tjockabank drivande över kanalen och stängde sikten fullständigt. Slagit stopp i maskin omedelbart men fartyget törnade emot kanalbanken med BB-sidan. Fortsattmed sakta fart fram till ducd'alberna. Kl 02.50 ankrat för tjocka med akterförtöjning till ducd'alberna. 06.30 tjockanlättat. Fortsatt. Kl 14.30 avgått från bunkerplatsen BrunsBüttel med lots ombord. Vid ingående i BB sluss öppnades STB slussenoch en del fartyglöpte ut därifrån. Av suget tappade fartyget styrningen och gick med STB-sidan ner mot ett i BB-slussen liggande fartyg.Full back slogs i maskin varvid BB låring drogs in i pålvirket

CEYLON 7.6.41

utanför slussen där en träpåle knäcktes, en buckla uppstod i BB låring mitt för aktersta luckan och porten i tonnagebrunnen skadades. Kl 15 förtöjt med BB-sidan i slussen BRunsbüttel. Kl 15.45 avgått från slussen och kl 16.50 ankrat på Altenbruch redd.

Sjöförklaring på konsulatet i Rotterdam 17.6.41 kl 10.30

Sjöförklaringen hölls ombord på Ceylon i närvaro av konsul J.E. Rosenberg. Sakkunniga: Befh på ss Magdalena, Johan Erik Lange,& sjökapten F.O.W. Olsson, Rotterdam.

Befh Eriksson: Konvojen bestod av 6 lastfartyg med eskort av förpostbåtar och Ceylon gick som nr 2 i STB kolonn. Kl 10.30 den 7.6 i närheten av Ijmuiden anföll 2 engelska plan konvojen. Ett av dem anföll Ceylon varvid en sprängbomb och en brandbomb träffade fartyget. Enligt min åsikt varden brittiske flygaren orsak till olyckan.

2e styrman Simonsson: Befann sig kl 10.30 den 7.6 på bryggan tillsammans med befh, BO och rorsman Ahlberg. Såg en bomb falla och slå ett hål i skorstenen. Marinofficeren blev sårad av kulspruteelden och han, 2e styrman och rorsman skyndade in i det på bryggan befintliga pansartornet där 2e styrman stannade c:a en minut tills anfallet upphört.

3e styrman Graaf: Befann sig i sin hytt. Uppkallats till bryggan där han förbundit den sårade tyske officeren. Stannat på bryggan och sett till den skadade tills en läkare kom ombord från en förpostbåt.Därefter hjälpt till att transportera över den skadade till förpostbåten. Kl 12.55 en explosion i eldrummet varvid befh beordrade dikt Stb roder vilken order ej kunde utföras eftersom styrmaskin ej fungerade. Befh sänt 3e styrman att undersöka. Graaf tog sig in till styrmaskinen men kunde på grund av mörker och rusånga ej staana kvar där. Han rapporterade till befh att styrmaskin var obrukbar. Den brände eldaren Karlson kom upp ur stockhålet och 3e styrman beordrades ta hand om honom. Karlssonsade att Isaksson var kvar därnere men rusångan gjorde det helt omöjligt att ta sig ner i eldrummet.

Matros Ahlberg: Stod till rors. Befh beordrat honom att söka skydd i pansar tornet. Marinofficeren öppnade dörren till tornet och blev samtidigt träffad av maskingevärseld.Marinofficeren stupade in i tornet och 2e styrman följde efter, sedan Ahlberg. Alla tre stannat där tills faran var över.

Chiefen Jansson: Givit order släcka brandbomben med vatten och bomben hade slocknat ~~nästan~~ nästan genast. Vid explosionen 12.55 fylldes maskin- o eldrum med rusånga och kokande vatten. Då ångan lättat efter en stund begav sig 3 frivilliga ner i eldrummet för att söka efter Isaksson. Det var 3e maskinist Bergstrand, mässpojken ~~xxxxx~~

CEYLON 7.6.41

mässpojken Karlsson och smörjare Ståhl som tog sig ner och hittade Isakson död framför STB panna. De bar upp honom på däck.

2e maskinist Brunefjäll: Vakthavande i maskin kl 12.55 tillsammans med smörjare Ståhl och eldarna Isaksson och Karlsson. Vittnet sprang vid explosionen upp på däck följd av smörjare Ståhl.

Smörjare Ståhk: Kommit på vakt kl 12 och skyndat på däck vid explosionen Kl 12.55

KK memorial

Tydligen en mindre typ av sprängbomber som bringats explodera av hettan från pannorna, ellerochså har bomben varit tidsinställd.

Crew List

Befh Bror Alban Eriksson, Göteborg, 3.10.93 Gtbg (Sedan 1937)
Ie styrman Ernst Oscar Bogfors, 27.12.01 Mjällby
2e styrman Karl Gösta Simonsson, Gtbg, 6.8.03 Skållerud (27.6.40)
3e styrman Odd Erling Graaf, Gtbg, 18.3.13 Gtbg -"-
Chief Gustav Emanuel Jansson, Gtbg, 24.8.80 Södra Råda (27.5.41)
Ie maskinist Hakon Edvard Wallin, 18.11.02 Hälsingborg
2e maskinist Henry Olof Brunefjäll, Gtbg, 3.6.11 Myckleby (26.6.40)
Maskinassistent John Percy Bergstrand, 23.10.12 Limhamn
Stuert Helmer Teodor Wallgren, Gtbg, 2.11.01 Gtbg
Kock Erik Gottfrid Karlsson, 25.4.88 Västerås
Salongsuppassare Gunnar Tage Sjöquist, 3.8.02 Vimmerby
Mässuppassare Börje Oscar Karlsson, 25.9.18 Stockholm
Timmerman Axel Georg Vassberg, 23.11.94 Stigsjö
Båtsman Ernst Henning Cedergren, 18.8.95 Tranås
Matros Gustav Sjöö, 3.1.09 Stora Mellby
Matros Karl Ivar Svensson, 23.12.04 Göteborg
Matros Olof Mattias Ahlberg, 6.4.09 Visby (9.5.41) bosatt i Sthlm
Matros Arvid Lennart Persson, 29.12.13 Billeberga
Lättmatros Helge Josef Jonsson, 19.9.16 Gårdveda
Jungman Göte Georg Wallin, 13.4.09 Norrköping
Jungman Karl Oscar Jönsson, 28.9.17 Rödön
Jungman Sten Allan Holmberg, 1.7.22 Stockholm
Donkeyman Johan Albert Svedlund, 18.3.89 Sundsvall
Smörjare Sven Johan Andersson, 2.5.08 Gräsö
Smörjare Per Elis Ståhl, 27.6.01 Skara
Smörjare Oscar Natanael Jonsson, 1.11.00 Göteborg
† Eldare Erik Valdemar Isaksson, 30.6.05 Malmö

Forts

CEYLON 7.6.41

Crew list forts

Eldare John Reinhold Bonander, 14.6.03 Gtbg
Eldare Johan Sixten Wattman, 5.8.05 Sollefteå
Eldare Sven Henning Lindblom, 4.12.06 Avesta
Eldare Erik Wilhelm Johansson, 19.10.94 Stockholm
Eldare Malte Egon Jönsson, 11.4.14 Malmö
Eldare Rune Frank Rosell, 20.11.14 Göteborg
Eldare Gustav Hilbert Karlsson, 22.10.16 Sölvesborg
Eldare John Einar Persson, 24.6.02 Göteborg
Lämpare Bert Henry Svensson, 29.11.15 Villstad
Lämpare Axel Sven Knutsson, 15.3.16 Göteborg
Lämpare Karl Arne Wetterstrand, 22.7.21 Lohärad

Brev från Meyer & J.de Jong,Rotterdam,9.6.41 till SÅAF

Captain B.Olofssob of your ss Ceylon, now here, reported the following:

7.6 attacked by an aircraft about 10.30 a.m near the Dutch coast.One fire-bomb fell in the stokehold, but this was extinguished.As there was a large hole in the funnel, a search was made for further bombs, but none was found and voyage was continued. At about I p.m. a heavy explosion took place in the boilerroom and it afterwards appeared that a bomb had fallen through the side of the funnel and had landed in the smokebox in the middle boiler where it hade exploded afterwards. One man was killed and ome was wounded. The uptake of the middle boiler is for the greater part destroyed and part of the uptake of the port boiler is gone. All the steampipes on these 2 boilers are destroyed and the main valve on the port boiler is broken. We saw this this morningduring the preliminary survey but could not see any damage to the boilers itself as all the debris are still lying about on them and the insulation is for the greater part still in place. According to the chief engineer no damage was caused in the engineroom, but a careful examination must be made yet. The funnel is holed by the bombs and by shell fired from a patrolboat at the aeroplane, but part of it can probably be used again. From the place pf the attack the ship was towed by a patrolboat to a spot about5 miles outside Hook van Holland.There a german tugboat, Angast, came out and took the ship in tow,but as it became foggy the tow had to anchor. The tug dropped it's anchor bit the Ceylon told them that they could not do so as they had no steam to heave the anchor again.The current drew the Ceylon against the tugboat and some damage was caused to the tugboat and to Ceylons stern. When the tugboat tried to get clear the towrope broke. The tug told Ceylon then thatthey must anchor

CEYLON 7.6.41

themselves ,which they did and the tug went away. STB anchor and 45 fathoms of chain was dropped. At about 11 p.m. the Dutchpilot came out, with the tugboat "Z.S.S.6" and at 5 a.m. 8.6. Ceylon slipped the anchor and chain and the tug started to tow her inside. A smaller tug,"Vreede", came a little afterwards and when they came to the piers a patrolboat and the tug "Vlaardingen" came also out to assist them. The latter two were afterwards near Berghaven relieved by the "Minerva" and "Charlois". The four tugs "Z.D.S.6" ,"Vreede", "Charlois" and "Minerva" brought the ship to Rotterdam and then " Z.D.S.6" was relieved by "Siberia" and the 4 tugs brought the ship into Maashaven.We do not know if any of the tugboats will claim salvage.They belong to different companies, but Messrs.L.Smit & Co Agency told us that they will only claim ordinary towage.

We remain, dera Sirs, yours faithfully

J.H.Meyer & J. de Jong

Dito till SÅAF 19.6.41

The repairs is now going on and will, ifnothing unforseen happens, be finished in 4-5 weeks. The funnel is removed, and the broken plates will be renewed.Also the boiler uptakes,the port & eentre boiler are now stripp-ed of the lacing and nearly cleaned inside and out. A preliminary survey did not show any serious damage so that we expect that the tests will not show much. The auxiliary condenser was found to be leaking considerably, so that thetubes have to be drawn and the tube plates to be repacked. We have asked all the anchor-fishers here to fish for the lost anchor and chain, but they are not willing to do ant work outside the new waterway, so that we had to give this up and have ordered a new anchor and chain. The damages caused by collision with the tugboat when anchored outside the New Waterway are very small. A couple of identsin the STB counter-plates must be faired in place. We remain etc

J.H.Meyer & J. de Jong

Telegram till rederiet från SEAM i Rotterdam

(SEAM = Sheepvart en Agentur Mij.N.V,Rotterdam)

Telegram som kom till rederiet 9.6..41

"Ceylon sonntag 14 Uhr beschaedigt hafen eingeschleppt.weiteres fern-muendlich."

Telegram nr 2 10.6.

Ceylon nach ansicht Meyer de Jong wird soweit heute uebersehbar reparatur cirka 14 tage beanspruchen. Genaue Schadenfeststellung erfolgt dieser Tage halten sie unterrichtet stop Mit entloeschung Ladung heute morgen begonnen voraussichtlich heute abend leer stop Dampfer beim ankern vor Hoek stb anker und 45 faden Kette verloren."

CEYLON 7.6.41

Telegram nr 3 till rederiet 11.6.41

Ceylon heute morgen nach Werft Rotterdamsche Droogdok Mij.Verholt wo arbeiten sofort in angriff genommen werden.

Telegram nr 4 11.6

Ceylon bergung Anker Kette wird von Marine ausgefuehrt erfolg bleib abzuwarten stop

Telegram nr 5 den 12.6

Ceylon entgegen bisherigen erwartungen wird reparatur etwa 4 bis 5 wochen in anspruch nehmen. Halten sie unterrichtet.

Telegram nr 6 den 17.6

Ceylon nach ruecksprache mit Meyer de Jong werden Anker Kette abandoniert stop in uebereinstimmung kapitaen hat Meyer de Jonglieferung eines neuen Ankers und Kette veranlasst.

(Enligt brev från SEAM 10.6 till rederiet lossades malmlasten fr.o.m morgonen den 9.6 och var fartyget utlossat kl 09.20 den 10.6.)

Telegram SEAM till Rederiet 19.6

Ceylon damage funnel partrenew,boiler uptakes greater part renew stop All piping of boilers damaged or broken stop Lloyds recommend remove lagg ing centre and port boiler test all boilers test 2 condensers stop estimated cost of repairs 30.000 guilders stop further ice collision and grounding damages total 20 shellplates out, draw tailshaft, fair propelle r stop Time required for repairs 4- 5 weeks stop seaprotest held 17th."

Telegram 24.6

Veylon Anker und 45 faden Kette wie von Meyer de Jong bestellt sind ablieferungsbereit gegen zahlung von Gulden 6290 stop.

(Rederiet deponerat denna summa.)

Dispache,Hamburg 21.2.42

Dispacheur: Alfred Schmidt.

Ceylonvar utlossad 10.6, förhalats till Rotterdamsche Droogdok Mij den 11.6 kl 07.25, dockades där kl 10 f.m. 18.6, utdockades efter reparation kl 12 den 4.7.Förutom bombskadorna i maskin reparerades div isskador och bucklor i bordläggningen. Bomben hamnat i "Rauschfang des mittelkessels" där den senare exploderade. Från olycksplatsen bogserades Ceylon till c:a 5 mil utanför Hook van Holland där tyska bogs. Angast tog över . Det var med Angast Ceylon kolliderade vid ankring i tjocka.

Rep. kostat 36505 floriner, ankare & kätting 6290 fl, bogsering 3790 Fl förhalningar 415:40 Fl etc

CEYLON 7.6.41

Report of survey,Rotterdam 25.7.41

H.Meyer & J.de Jong

11 tättskrivna foliosidor med specifikationer.
Skorstenen svårt skadad av bomber och av lv- eld från förpostbåtarna
Rökupptagen till mitten-och Bb-pannorna till största delen förstörda
Rökupptaget till STB panna skadat.
Installationan för Howdens forcerade drag delvis förstörts
3 eldstadsroster bräckta.
Ventillådor och rörledningar till pannorna sönderbrutna & sönderslagna
Skottplåtar och stag i eldrummet bucklade.
Isoleringen (the lagging) till alla 3 pannorna svårt skadats
Hjälpkondensorn, genom vilken ångan passerat då cirkulationspupmarna var stoppade, blivit svårt skadad.
Läckande växlar i pannorna.

"After the explosion the fires were still burning and the boilers were open as the piping was destroyed, so the inside work of the boilers got partly dry. The fires were only drawn 4 hours after the explosion. The boilers will also have suffered from shock ."

I reparationsarbetet ingick ilandtagning av skorstenen med flytkran.
Gretingen förnyats mellan eldrumsluftrören.
Sprickor svetsats och nitar rep.i samtliga pannors tryckkammare och eldstäder. Mängder av rörledningar förnyats, inkl. röret till ångvisslan, och rörledningar till styrmaskinen.
Reparationen klar 19.7 på e.m. då Ceylon förhalades till kaj för att lasta koks.

Dispache gavs även i Stockholm 25.6.42

Dispachör Per Hasselrot. På begäran av SKN.
SKN förpliktats ersätta 93.183:22 i fartygets enskilda haveri,till rederiet.

UDHP80c 3515 Endast sjöförklaringen i mappen

Historik Eget

Lastångare på 5368 brton byggd 1911 vid R.W.Hawthorn ,Leslie & Co ltd i Hebburn-on-Tyne av stål. L 130m B. 16,4 Tillhörig AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg. 2 däck & shelterdäck. 9165 dw. 2750 ihkr triplemaskin.Systerfartyg till Japan (Se 4.5.42) Vid sin lev. sept 1911 var Ceylon Sveriges största linjeångare. (Se 19.6.42) Borneo 17.4.41
(Se även civilhaveri 17.1.48) Natten till 16.4.41 i Maashaven i Rotterdam försvann jungman Karl Axel Mattson vars kropp återfanns i hmanen i maj. Troligen fallit i och drunknat på grund av mörkläggningen.

(Se 19 6 42)

DELHI 13.6.41

ATTACKERANDE TYSKT PLAN SLOG AV FÖRMASTTOPPEN- 2 BOMBER KREVERAT TÄTT OM BB

Journalutdrag.

Sön 25.5.41 kl 13.30 avgått i konvoj från Bermuda. Däckslast av trä.

Fre 30.5 NW 10 Beaufort, mulen luft, regnbyar, mycket hög överbrytande sjö med svår slingring och sättning. Fartyget tar svåra brott och arbetar hårt i den grova sjön. Kl 02.10 ett svårt brott över akterdäck, varvid trädäckslasten försköts. Vid inspektion konstaterats att räckverket krökts på flera ställen, särskilt vid lucka 5, och senare på dagen upptäcktes att vatten trängde ner i maskinrummet längs BB bordläggning och att en plåt gått läck om STB i maskinrummet.

Lör 31.5 Kl 08 sammanträffat med huvudkonvojen från Halifax och sammanslagit med denna, varefter resan över Atlanten försiggått under växlande väderleks förhållanden.

Ons 11.6 kl 20 passerat Instrahull där konvojen delat på sig och Delhi medföljt den sydgående delen.

Tors 12.6 kl 08 passerat Belfast Lough.

Fre 13.6 kl 03.45 fartyget attackerats av ett fientligt plan som från mycket låg höjd fällde 2 bomber över ms Delhi, vilka båda kreverade i vattnet några famnar från BB-sidan, varvid häftiga skakningar uppstod i hela skrovet. Samtidigt utsattes fartyget för maskingevärseld. Vid den häftiga attacken föll radioantennen i däck och då i den strax därpå inbrytnade dagningen masterna undersöktes, befanns det att trätoppen till aktermasten där antennen varit fastsatt brutits av jäms med godset på 6' längd. Vidare var de båda luftrören vid aktre mastskåpets BB-sida skadade. Huven till den ena hade fullständigt söndertrasats. J_garen L-33, som tillsammans med flera av fartygen i konvojen besköt planet med sin lv-pjäser, låg vid attacken strax akter om Delhi och var nära vittne till densamma.. Inget läckage upptäckts vid rundpejling men det är tänkbart att ytterligare skador kanvisa sig efter lossningen. Anlänt till Barry Roads kl 20.57, passerat kontrollen och erhållit lots.

Lör 14.6 ~~under lossning~~ 00.35 anlänt till Cardiff och förtöjt i Queens Dock. Kl 10 börjat lossningen.

Mån 16.6 Under lossningen upptäcktes att vatten under resan~~x~~ inträngt i spardäcket.

Cardiff 23.6.41

Tor H.F.Lundin
2e styrman

J.A.Nilsson
3e styrman

N.Nilsson
Befh

Telegram avsänt 14.6 från Cardiff av befh till Rederiet.

Arrived Cardiff 13.6 Air attack damaged main mast ventilators possible damage hull noting protest telegraphing when cargo discharged and survey held.

DELHI 13.6.41

Telegram från Befh,Cardiff 24.6 till rederiet.

Your 16th and 21st nobody hurt stop minor changes crew stop possible change third mate stop survey held no damage stop mast repaired.

===

Surveyors report,Cardiff 16.6.41

The aircraft struck and broke the main mast wood top which fell and damaged the hold ventilators. Bombs were also dropped which exploded in the water near the vessel and the vessel was considerably shaken.
Main top mast pole broken, aerial broken , signal halyard broken.
New aerial supplied by the Marconi Wireless Co.
One hold ventilator on after deck badly buckled & broken- New cowl to be made & fitted.
One hold ventilator badly buckled.
A number of tap bolts broken i sheet iron casing in way of refrigerating pipes on the upper deck.
A large number of cement & wood chocks between shell frames in hold 1-5 freshly broken and displaced by the shock of bombexplosions.
49 wood frames & 86 cement chocks repaired-
Repairs made by Cardiff Junction Day Dock & Eng.Co.Ltd, including examination of all sea connections in engine roomand pipes in way.
Cost of repairs £ 110.7.0
Delhi arrived Cardiff 14.6 00.35, discharged from 10 a.m same day and 12.30 p.m 22.6, repairs commenced 10.6 and were completed 28.6, vessel started loading 24.6 6a.m and loading finished 28.6 7 p.m, left Cardiff 30.6 12.45 p.m.

===

DATA

Motorfartyg på 4571 brton byggt 1925 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L 119 B 16 Tillhörigt Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg. Gick utanför spärren 1940-45 utan andra krigshaverier noterade än ovanstående. Dalhu gick i nov 40 i Hervis Bay-konbojen liksom Vingaland,Saint Gobain och Trolleholm.

NINGPO I4.6.4I

MINSPRÄNGD PÅ SINGAPORES REDD - DRIVMINA EXPLODERADE MOT BB LÅRING.

Rapport.

Minsprängts Lör I4.6.4I kl 09.35 till ankars på Western Examination Anchorage, Singapore. Dellast av I875 ton styckegods. Djupg F I3´6" - A 20´6" Vind SSO 5, god sikt. 35 ombv. Kobe, Yokohama, Soerabaja,Singapore anlöpts för lastning.Miri anlöpts för bunkers och Manilla för ilandsättning av en insjuknad motorman.

Journalutdrag.

Lör 3I.5 kl 09.07 tagit minlots ombord vid Sultan Shoal.
09.55 anlänt Singapore från Soerabaja under minlots ledning, ankrat på Western Examination Anchorage , 60 fathoms of chain.
Legat och väntat på order till

Lör I4.6. Kl 09.30 rapporterade ankarvakten på bryggan, 3e styrman Lindqvist, att ett patrullfartyg hissat signal om drivmina i närheten. Kort därefter siktades ~~mixxxxx~~ minan driva tätt förbi stävem på ett fartyg till ankars för om Ningpo,avarefter minan snabbt närmade sig med tidvattensströmmen.Samtidigt pressades Ningpos akter upp mot tidvattnet av en hård regnby med vinden in på BB låring. Beordrat klargöring av ankarspelet men innan något hunnit göras kom minan drivande långsides mot aktern.Troligen fastnade den avslitna minkabeln i ett av STB propellerblad och minan exploderade under låringen kl 09.35. MANSKAPEts hytter och mässar hade inte helt hunnit utrymmas. Stora skador uppstod på skrov, styymaskin, skans och last. 2e styrman Forsberg skadades i huvudet och ena armen och inlades på sjukhus. Sjömännen Lindgren och Sepstrup fick mindre skador. Lindgren sänts till läkare men återkommit ombord efter undersökning. Livbåtarna beordrades utsatta men lämnades hängande i sina taljor eftersom ingen överhängande fara för fartyget bedömdes föreligga. Alla pumpar satts igång. Timmerman fått order att pejla, varvid läckage i akterpik och tunnlarna konstaterades. Vakt fartyget sänt begäran om assistans till land och Singapore Harbour Board sänt ut~~xx~~ bogserbåtar.Engelska krigsfartyg ochsåk kommit stand by. En stor motorpump installerats i rum 4 i händelse de egna pumparna skulle stoppa. Länsning pågår oavbrutet. Bud sänts till agenten och klassningsexperten, till rederiet och till Statens Reservförrådsnämnd (Befraktare). Dockning fastställts till den I9.6.

Ningpo den I5.6.4I
Ragnar Ahlborg
Befh

Maskinjournalen.

Lör I4.6. Chiefen var c;a 09.30 tillfälligt på däck och såg att något ovanligt var för handen. En drivande mina var på ett 40-tal meters

NINGPO I4.6.4I

avstånd från Ningpo. Då det var tydligta att minan skulle träffa fartyget gav chiefen genast order att utrymma maskinrummet. Samtidigt gavs order på däck om ström på styrmaskinen och ankarspelet.Ie maskinisten, som var på väg upp, återvände och utförde denna order. Kl 09.35 exploderade minan under akterskeppet.WR dörren till tunnlarna stängts. Sedan chiefen genom reservnedgången varit nere i tunneln och förvissat sig om att egna pumpar kunde hålla läns, öppnades åter WT dörren. Hela maskinpersonalen sattes att koppla isär tankledningarna i tunnlarna för att kunna länsa genom tanklänssystemet meddelst barlastpumpen och brännoljepumpen, samtidigt som länsning pågick från tunnelgropen med ordinarie länspumpar. Det lyckades att hålla läns oaktat brännoljepumpen då och då måste stoppas p.g av varmgång i pumpspäckorna. Ordinarie vakter satts för tillsyn av länsningen. Kl I8.30 kom bärgningsfartyg med pumpaggregat som installerats i rum 4 med sugslangar genom manhål i Nr 3 vegetabilolje tank och kofferdam ut i BB tunnel. Denna pump var installerad och länsning med den började kl 20.I5 då fartygets pumpar avkopplades. BB huvudmaskin baxades runt, inget fel kunnat förmärkas, STB huvudmaskin däremot kunde inte röras med baxmaskinen på 3dje pådragningskontakt.

Ningpo den I4.6.4I
Befh

SURVEY IN DRYDOCK dated I8 June I94I

Rapporten sänd som telegram till rederiet genom Cable & Wireless Ltd;
Ningpo surveyed in drydock report all principal apparent damages af of frame I5 as follows; gaping hole 2 strakes plating STB side immediately below main deck and between frames 0-I0 also main deck plating in way blown upwards to shelterdeck and torn. Stern frame & stern plating abaft frame I0 set over bodily to port about I0´´. Stern frame broken in two at I5´ draft and top flanges and gudgeon broken.Rudder badly distorted with bend at I5´draft mark stop Port side spectacle piece broken at flange Can possibly utilise stop STB spectacle piece broken at flange and midlength arm beyond repair stop Steering and Telemotor gear except pumps and motors completely wrecked. Rudder carrier broken Stop Anticipate rudder stock and STB screw shaft bent STB . Stern tube broken stop After peak bulkhead in tunnel and tunnel escape badly distorted snd the inner structure of the peak completely wrecked. Also STB tube plating corrugated from aft end to frame I2 stop STB propeller one blade damaged repairable here but cannot at present turn STB engine. Estimate repairs complete renewal below main decka and abaft frame I5 with necessary continuation beyond these limits. Can you send all necessary hull & machinery plans this section of vessel via Smerican airmail stop Docked 48

NINGPO I4.6.4I

hours and made reasoinably watertight forward of after peak bulkhead stop Anticipate can possibly get dock for I0 days early july when all broken castings can be removed and details obtained stop All steel Castings caN be made locally but you must arrange British Minstry of Shipping authorities harbour board eelease necessary structural materials stop Esxxx Estimated time to fabricate and complete repairs 5 to 6 months provided docking facilities still available and materials released stop Cannot obtain estimate cost. Harbour board will only work on cost bassi. Surveyors rough estimate 35000 £ stop Discharging cargo holds 5-6 for survey and access repairs. Telegraph instructions regarding remainder cargo and repairs stop Bousteds concur above Pleas relay to underwriters =Paterson

Per pro Paterson,Simons & Co Ltd
C.G.Windle

MARITIME DECLARATION

máde before the hon.vice-consul för Sweden in Singapore
Year I94I, Thursday 26th June.

Experts attending; Commander C.A.Robinson,D.S.C,R,N.(Retd), Deputy Master Attendant, Straits Settlement & captain S.Baddeley, Marine Superintendent, Strais Steamship Co.Ltd.

The master, 3d officer, Ist engineer, coxun Lind and bosun Johansson examined; The mine was sighted 5 to 6 minutes before the explosion.It drifted up to Ningpo and bumped against the STB side abreast of No 2 hatch. It fliated upright, drifted alongside, bumping slightly, but nothing ocurred until it was under the stern. There was no time to start the engines.An h our is usually required to do this. Possibly the mooring wire fouled the STB propeller. The rudder was moved hard astarboard without effect, the put amidships again. 30 seconds later the explosion ocurred. Tye master said he had information that British mines are supposed to be rendered harmless automatically as soon as they break axxixx adrift. The master handed in the telegram sent to the owner re. damages. 3 crew members were injured. 2 are still in hospital , likely to be discharged shortly. Part of the cargo of I4,6 tons of shell buttons in No 6 holdx was damaged by the explosion. Questioned by commander Robinson the mater stated that when he saw the mine bumping down the ships side the horns were all apparently intact. The Ist engineer stated that no orders were received from the bridge to stand by engines. The 3d officer saw the mine the first time on port side about 2 ships lengths from Ningpos stem. The cox'un stated that the bilges of holds 4 and 5 were dry. Leakage only in the tunnels.

It is the experts unanimous opinion that the accident was not due to any defect in the ship, her equipment or manning etc

Further it was the oipnion of the experts that the accident ocurred as A

NINGPO I4.6.4I

hours and made reasoinably watertight forward of after peak bulkhead stop Anticipate can possibly get dock for I0 days early july when all broken castings can be removed and details obtained stop All steel Castings caN be made locally but you must arrange British Minstry of Shipping authorities harbour board eelease necessary structural materials stop Ksxxx Estimated time to fabricate and complete repairs 5 to 6 months provided docking facilities still available and materials released stop Cannot obtain estimate cost. Harbour board will only work on cost bassi. Surveyors rough estimate 35000 £ stop Discharging cargo holds 5-6 for survey and access repairs. Telegraph instructions regarding remainder cargo and repairs stop Bousteds concur above Pleas relay to underwriters =Paterson

Per pro Paterson,Simons & Co Ltd
C.G.Windle

MARITIME DECLARATION

made before the hon.vice-consul för Sweden in Singapore
Year I94I, Thursday 26th June.

Experts attending; Commander C.A.Robinson,D.S.C,R,N.(Retd), Deputy Master Attendant, Straits Settlement & captain S.Baddeley, Marine Superintendent, Strais Steamship Co.Ltd.

The master, 3d officer, Ist engineer, coxun Lind and bosun Johansson examined; The mine was sighted 5 to 6 minutes before the explosion.It drifted up to Ningpo and bumped against the STB side abreast of No 2 hatch. It fliated upright, drifted alongside, bumping slightly, but nothing ocurred until it was under the stern. There was no time to start the engines.An h our is usually required to do this. Possibly the mooring wire fouled the STB propeller. The rudder was moved hard astarboard without effect, the put amidships again. 30 seconds later the explosion ocurred. Tye master said he had information that British mines are supposed to be rendered harmless automatically as soon as they break adrift. The master handed in the telegram sent to the owner re. damages. 3 crew members were injured. 2 are still in hospital , likely to be discharged shortly. Part of the cargo of I4,6 tons of shell buttons in No 6 hold was damaged by the explosion. Questioned by commander Robinson the mater stated that when he saw the mine bumping down the ships side the horns were all apparently intact. The Ist engineer stated that no orders were received from the bridge to stand by engines. The 3d officer saw the mine the first time on port side about 2 ships lengths from Ningpos stem. The cox'un stated that the bilges of holds 4 and 5 were dry. Leakage only in the tunnels.

It is the experts unanimous opinion that the accident was not due to any defect in the ship, her equipment or manning etc

Further it was the oipnion of the experts that the accident ocurred AS A

NINGPO 14.6.41

result of the mooring wire of the mine fouling the STB propeller,thus putting tension on the mooring wire and rendering the mine active,after which the mine was driven against the ship by the sea causing the explosion

Singapore 26th July 1941

C.G.Windle

Vice-consul for Sweden.

Crew List.

Befh Ragnar Wilhelm Ahlborg, Hagens Stationsväg 26,Nya Varvet,28.9.87 (Mars 41)
Ie styrman Gottfrid Wilhelm Lundin, -"- -"- , 8.11.99
2e styrman Atnon Wilhelm Forsberg,S;a Korsvik,Ljungskile, 21.2.07
3e styrman Paul Ingvar Lindquist, Rotholma,Herräng,7.11.10 (Jan 40)
Chief Per Johan Boman, Ö.Hästskobacken 7,Aspenäs,Lerum, 20.9.90
Ie maskinist Ture Algot Andersson, Nordhemsg, 39;gtbg, 21.2.97 (Nov 38)
2e maskinist Eric Adolf Nestor Hellqvist, Övre Spannmålsg.2A,Gtbg,6.5.10
Maskinassistent Karl Wilhelm Andersson, Brunkebergsg, 4, Gtbg, 31.8.02
Timmerman Victor Hugo Lind, Roten II, Gtbg,9, 8.5.92 (April 38)
Båtsmann Karl Albert Johansson, Såggatan 58,Gtbg, 1.3.95 (Nov 38)
Matros Karl Alfred Falk, Grundsund, 10.1.87
Matros Alfred Lundberg, Cedern 5,Klippan, 18.9.95
Matros Sven Ebbe Hansson, Osbyholm, 28.6.09
Matros Robert Nielsen, Sylvgade 32.Köpenhamn, 28.8.15
Lättmatros John Axel Wilhelm Lindgren, Kullagatan 29,Hälsingborg,19,5.21
Lättmatros Niels Andersen Sepstrup, Lundhuse 4,Nybo Station,Jylland,12.9.19
Lättmatros Sven Erik Christensson, Sanddynevägan 15,Falkenberg,13.9.21
Lättmatros Sten Evert Nilsson, Tisdagsgatan 7, Malmö, 29.8.21
Lättmatros Algot Sture Sigvard Karlsson, Borrby 228, 2.4.18
Lättmatros Gösta Edvard Hassel,Smålandsgatan 9b, Kalmar, 9.2.02
Lättmatros Agne Helmer Gustavsson, Tullgatan 7,Höganäs, 13.6.17
Ie motorman Nils Bernhard Liljenberg, Holmbogatan 3,Malmö, 16.1.11
Ie motorman Erik Gunnar Lundberg, Tallåsen, 24.2.94
Ie motorman Sven Lambert Svensson, Ejdergatan 14,Göteborg, 26.3.05
2e maotorman Karl Oscar Almqvist, Vennerbergsgatan 8,Mölndal, 27.2.98
2e smotorman Arthur Vallentin Svensson, Hantverkshemmet,Karlshamn,25.5.10
2e motorman Gunnar Arthur Pålsson, Seleberga,Bjuv, 4.5.09
2e motorman Alfred Mauritz Stig Bergman, Glasbruket,Solstadsström, 9.4.93
2e motorman Åke Verner Andersson, Timmermansgatan 8,Gtbg, 8.2.20
Stuert Sven Edvin Nilsson, Frödings Allé 7,Aspenäs, 30.7.97
Ie kock Gert Theodor Larsson, Södergatan 97,Hälsingborg, 28.4.12
Kockelev Sven Gunnar Karlsson, Brännkyrkagatan 147A, Stockholm, 27.12.17

Forts

NINGPO I4.6.4I

Crew List forts

Salongsuppassare Karl Hubert Stig Höglin, Stigsjövägen I9,Härnösand,I2.I2 I3

Salongsuppassare Helge Einar Harry Magnusson, Vårgårdsvägen I3,Älvsjö, I9.6.I3

Mässuppassare Sten Axel Filip Andersson, Bockhornsgatan I3,Gtbg, 27.2.20

KK memorial 27.9.4I Ej för publicering

Fartyget träffat av drivmina på Singapores redd.

Ex officio Bo Bergström

Sen postgång.

Sjöförklaringsprotokollet från Singapore 26.6.4I vidaresändes 28.8 från generalkonsulatet i London till UD som I.9.övwrsände kopia till KK.
Den I3.9.4I fick KK från legationen i Washington via UD an avskrift av samma handlingar, åtföljda av ett brev från vicekonsuln C.G Windle i Singapore, som följer;
Brevet adresserat till His Excellency the Swedish Minister,Legation of Sweden. Washington ,D.C. och daterat 30.6.4I i Singapore.

Your Excellency,

I have the honour to address you on the subject of the Swedish M/v Ningpo which veseel met with an accident here on the I4th instant, necessitating a Maritime Declaration and Enquiry.
This was held on the 26th instant and as I fear it is no longer possible to forward the relevant documents to Sweden via Siberia, I have forwarded the originals to the Swedish Legation in London in the belief they may be able to arrange for their transmission to tye Board of Trade,Stockholm.
As a precaution,however, against loss in transit , I enclose herewith further copies, which I should appreciate, if possible, you would also forward to the Board of Trade,Stockholm.

I have the honour to be,
Your Excellency,
Your obedient servant.
C.G.Windle
Vice-consul for Sweden.

SKNEIII 204 SURVEY OF SHIP.

Lloyds surveyor besiktigat Ningpo I7-I9-6.4I i torrdocka i Keppel Harbour i Singapore. (Mr John Wormald) Redovisat de skador som finns upptagna i telegram till rederiet sid 2. Akterstäven bräckts över c;a IO'' åt BB och bräckts, måste helt fårnyas. Rodret bucklat och sprängt över åt BB, måste förnyas. Styrmaskinen totalförstörd inklusive telemotor gear. After peak tank top blown upwards and torn, 9 frames & 9 deckbeams totalförstörts,

NINGPO I4.6.4I

förliga skottet svårt bucklat. Ett blad på STB propeller kraftigt böjt, propelleraxeln fastklämd i stävtuben. Minst 22 plåtar i akterbordläggningen måste förnyas, huvudsakligen om STB. Kölplåtar sprängda över åt BB. Shelterdäck och mellandäck över akterpiken svårt bucklat. På STB huvud motor " cast iron frame of the turning gear broken."
Före utdockning av Ningpo I9.6 byggdes cementkistor över alla läckande delar av det söndertrasade akterskeppet. För att tillåta bogsering av fartyget till Hongkong för reparation där i docka togs båda propellrarna loss och stuvades i akterrummet tillsammans med rodret. Själva spränghålet tilltäppts - inte vattentätt- med träplan och stålplåtar stöttade inifrån akterpiken. Sprickor och sprängda nithål i akterpikskottet igensvetsats. Trasiga plåtar skurits bort. Roderstäven säkrats på plats.
Av andra rapporter framgår att fönster krossats i poophuset, att trädäcken ha blivit delvis splittrats etc
Prov reparation i Singapore kostat $ 2905.

NINGPO BOGSERATS via MANILLA TILL HONGKONG

Den 8.9.4I bestämdes att Ningpo skulle bogseras till Honkong för att där undergå reparation vid Hongkong & Whampoa Dock Co Ltd till en kostnad av 465.000 Hongkong-dollars.Bogseringen utförts av högsjöbogseraren "Henry Keswick" av Hongkong på 67I brton Byggd I92I. (Som gick samma öde till mötes som Ningpo, sänkt i Hongkong dec 4I då staden erävrades av Japanerna).I första etappen bogserades Ningpo till Manilla där hon låg i 5 dygn och lossade navicert cargo för Statens Reservförrådsnämnd som skulle tas över av Dagmar Salén. Tis 28.I0.4I bogserades Ningpo ut från Manilla med hjälp av 2 hambogserare för att passera minfälten i Manilla Bay. Ningpo hade ett djupg F I0´8´´- A I8´I0´´. Under utfärden blåste det upp från N2 Beaufort kl 00.45 då ankaret lättades till orakanartad Storm med 9 Beaufort i byarna och häftiga skyfall. I slutet av 08-vakten tyfon med hög krabb sjö. Ningpo passerade genom minfälten kl 06.50- 07.30. En kvart senare sprängdes 2 av de 3 wirarna till bogserbåten Trovador. Henry Keswick och Alert kl 08.20 fått upp Ningpo mot vinden. Ankrat 08.30 för ishackling av den långa bogserkabeln. -Först den 2.II kom Ningpo till Hongkong och intogs i torrdocka -Drydock No I - den 3.II där akterpikskottet gjordes vattentätt och vissa plåtarbeten utfördes. Den 4-I7.II var besättningen inlogerad iland. Den 25:II utdockades Ningpo och upp ankrades i Kowloon Bay för att invänta färdigställandet av propeller brackets etc. (Bogseringen Singapore-Honkong kostat 80.000 Hongkong-$.) Före utdockningen 25.II ilandtogs på varvet båda bronspropellrarna edm axlar, reservpropelleraxeln, 6 mellanaxlar med kopplingar,ballastpumpen, ett cylinderlock till STB huvudmotor, 2 livbåtar, 2 skadade arbetsbåtar, den förstörda styrmaskinen mm.

NINGPO I4.6.4I

Omfattande telegramväxlingar.

Telegram befh Ahlborg till rederiet I.8.4I

Hongkong tug not available for towage Calcutta stop Understand all Tugs engaged salvage work stop Suggest negotiate steamer but consider too rsiky tow vessel Calcutta height of monsoon season stop I suggest september but experts here recommend october.

Dito 7.8.4I

Authorities here indicate practcally impossible obtain drydocking facil-ities India or Singapore but all facailities and possible assistance will be given for repairing Hongkong stop

Dito I9.9.4I

Temporary repairs and reloading completed and certificate obtained Now ready for towing.

Dito 22.9.4I

Wireless equipment damaged by explosion repaired stop Owing lackof spares fear shortwave unreliable stop Tug delayed by typhoon.

Telegram 2.I0.4I t. rederiet från Boustedt &Co,Singapore

Tug arrived hope sail saturday stop owning naitonality of tug no messages permitted unless in distress.

Telegram till SÅAF från Goddard & Douglas,Hongkong. I3.I0.4I

Account fresh wind and uncontrollable ship due damage aft tug trying make Manilla where second tug will probably be required for crossing China Sea stop Not expected here before end this month advise owners.

Telegramt t rederiet fr. agenten i Manilla 20.I0.4I

Ahlborg arrived yesterday afternoon to bunker stop Tug expect despatch tomorrow morning.

Rederiet omgående svarat;

Instruct Ahlborg remain Manilla until further confirm.

Telegram t. rederiet från agenten i Manilla 28.I0,4I

(Agent;Harvester Co.) Ahlborg sailed tuesday morning all cargo dischar-ged stop trust you will arrange with charterers suitable compensation for us.

Telegram till Rederiet från Hongkongagenten 3.II.4I

Ningpo arrived here yesterday evening.

Dito t rederiet från Gilman & Co ltd,Hongkong 22.II.4I

Ningpo please remit total towage expenses Hongkong dollars I07I0I $ = et also first instalment repairs 80.000 $ all certified by Goddard Douglas

(I00-tals andra telegram finns för den intresserade.)

===================

NINGPO I4.6.4I

Bogseringsrapport från Befh Ahlborg till rederiet

Rapporten kom till Rederiet i Göteborg den 25.II.4I och i brev till SKN citarade rederiet följande utdrag:
Vi ha nu hunnit till Manilla, vilket är den andra nödfallsetappen på resan. Routen ha vi nämligen, trots livliga protester, fått oss förelagd. Resan har i stort sett gått bra. Det har varit några tillfällen som vi fått häftiga överfallsväder med vinden akter om tvärs och vid sådana tillfällen har hon struntat i både nödroder och bogserbåt och gått sin egen väg, vanligen upp om BB av bogserbåten. Med det vindfång hon då erbjuder skjuter hon förbi bogserbåten som därigenom får den långa kabeln vinkelrätt från sin lår-i , mister farten och tvingas runt. Vid sådana tillfällen är det helt beroende på kapten Williams rådighet och erfarenhet att få henne runt på andra bogen och få hivat till och det har hittills lyckats. När vi väl k er runt och xxxxx stävar bind och sjö , ligger hon som en liten hund i ledband, men det är rått så spännande medan det pågår. Vi kan ju i en ringa mån hjälpa till genom att rigga till ett par stagsegel, som jag får kalla inre klyvare och stagfock, och skota dem på lämpligt sätt. De ha i allafall vunnit kapten Williams erkännande. Det var efter ett par sådana duster som vi måste vända tillbaka och gå in till Miri för bunkers, Vi hade först bestämt oss för en annan plats längre fram på routen mem vågade inte riskera det. Han själv har 330 ton kol eller får II dygns gång och vi ha tagit ombord 300 ton kol samt 80 ton pannvatten. Detta skulle under vanliga omständigheter vara mer än dubbelt mot behovet, men vi äro sent ute, vi borde ha varit iväg en månad tidigare. Detta kan nu tvinga oss in till M lla, då vi måste ha goda förråd för den sista etappen, vilken är den värsta.

Assurans

SKN 26.II.4I översänt kr 200.000;- a conto till rederiet i haveri Ningpo.
Som den II.I2.4I övergick i totalförlust Ningpo. (Se II.I2. 4I)

===

LASTEN SKNIVII 322

Vid minsprängningen I4.6.4I hade Ningpo I875 ton styckegods i rummen för Statens Reservförrådsnämnd o.a mottagare i Sverige. I248 säckar kaffe, 5 ton kopal, 500 buffelhudar, I7 ton thè, palmolja på fat, hampa, kryddor, smärtingduk, pärlemoknappar i 95 lådor, vikt I4,6 ton, och framför allt textilier såsom skjortor & skjorttyg, damlinne, underkläder, kostymtyger, badhanddukar, satin, kamgarn, bomullsduk (9000 meter), sytråd, trikotvaror, ullgarn. silduk, lakansväv, bomullsväv, ärmfoder och vävnader. Av denna last råkade partiet med pärlemoknappar värst ut. (Mother of pearl buttons) I8 lådor krossades totalt och övriga skadades. Lösa knappar samläts ihop i 60 säckar. Textiliebalar vattenskadades och /eller blev sönderrivna. Skadorna i förening med

NINGPO I4.6.4I

Ningpos liggetid, kostnaderna för omlastningar, frakten till Manilla och vidaretransporten till Göteborg av lasten med Dagmar Salén från Manilla inkl sjörisk, demurrage.
SKN utbetalade 923.009;97 till Kooperativa Förbundet, Statens Reservförrådsnämnd, Svenska Kolonialgrossister i Göteborg, Stockholm, Bomullsspinneri, firma M.Månsson i Sthlm (knapparna) m.fl . Av detta stora belopp var 500.000 kr fraktkostnaden med Dagmar Salén som vilade på Statens Reservförrådsnämnd. Merparten av övriga 423000;- utbetalades för sjörsik, täckande Ningpos stillaliggande i Singapore Juni- sept I94I och bogseringen till Manilla.

==

T.Fredh; Utanför spärren (I983)

Matros Alfred Falk,Grundsund,berättar:

Den I5.I.4I lämnade Ningpo NewYork på den resa som skulle bli den sista. Då bröt kriget ut ((?)) och Statens Reservförrådsnämnd gick in som befraktare. I stället för att gå till Sverige gick Ningpo till Manilla för att lasta flygbensin ((?)) till Japan. Detta TROTS ATT USA upprättat ett exportförbud till Japan. I Singapore drabbades Ningpo av en tyfon.Mängder av föremål flöt i vattnet, bl.a döda får.Detta gjorde att vi tittade i vattnet lite extra noga. En motorman ropade;" En mina akter om oss." Minan fördes av strömmen mot Ningpo och vi kunde bara vänta maktlösa. Minan passerade 75 meter akter om oss och drev mot en engelsk båt vars besättning stod vid relingen och väntade på kollisionen. Några meter från engelsmannen greps minan av bakströmmen och fördes tillbaka mot Ningpo. Vi gjorde oss beredda att lämna Ningpo när explosionen kom. En 50 meter hög vattenpelare steg upp. Alla kastades omkull. Ningpo flöt men var svårt skadad. Efter prov. reparation och en dramatisk bogsering kom hon till Hongkong den 3:II.4I.

==

SKNEVII 242

Utanför spärren april I940

Den 29.3.40 avgick Ningpo från Kobe,Japan efter lastnigg där och i Nagoya, Yokohama och Shanghai.Befh J.O.Hedding. Den 9.4 låg Ningpo i Manilla, varifrån lasten med ms Shantung i juni returnerades till Kobe. Ningpo omdestinerades till NewYork med en del av lasten som såldes där. Efter några resor för Ministry of War Transport i London skulle Ningpo i juni 4I lasta i Fjärran Östern för en navicertresa till Sverige för Statens räkning,men minan satta stopp för den hemresan och i dec 4I gick Ningpo under i Hongkong. (Se II.I2.4I)

Historik

Se Ningpo II.I2.4I

HEMLIG

GUNDA 19.6.41

SÄNKT AV ETT FOKKE-WULFF CONDOR-PLAN.

Rapport

Avgick Newcastle fre 23.5.41 kl 20.35 till Oban för konvoj, destinerad till Lissabon. Rumslast av 2071 ton koks. Djupg F 17'4" A. 17'8" 21 ombv Tors 19.6 kl 07, då fartyget gick ensamt efter att ha lämnat konvojen 18.6, anfölls det av ett flygplan som fällde bomber och besköt det med kulsprutor Ie styrmans vakt, rorsman lättmatros Norman. c:a 5 mil O½N Cape Sagres, vind SO, smul sjö. Fartyget sjönk kl 21.34

Journalutdrag

Tors 19.6 kl 07 pejlat Cape de Sagres i magn. W½S. Styrde magn .WNW c:a 3 mil från land då ett plan observerades rätt akterut styrande mot fartyget Under kulspruteeld flög planet på låg höjd rätt över Gunda, fällde bomber vilka åtföljdes av en kraftig explosion samt fortsatte därefter att med maskingevär beskjuta bryggan och midskeppet. Ie maskinist Johansson och lättmatros Månsson skadats. Gunda fick kraftig slagsida STB och maskintelegrafen sattes på stopp, samtidigt som Gunda vände stäven mot land. Besättningen kallades till båtarna, BB båt bemannades och sjösattes, STB båt firats halvvägs, sedan slagit sakta fart i maskin medan skadorna undersöktes. Bombexplosioner i vattnet mitt för storriggen STB skadat bordläggningen från relingen ner under vattenlinjen på en sträcka av 5 meter, däcket tvärs över fartyget blivit uppsprängt och svårt skadat, maskinrumsskottet rämnat och hytter såväl akter som midskepps delvis vattenfyllts av de enorma kaskaderna vid bombexplosionerna. All inredning ombord fullständigt ramponerats. Radiosändaren ur funktion. Gunda fått 10° STb slagsida och rundpejling visat 3' vatten i akterrummet och 1' i förrummet. Befh givit order till chiefen att starta pumparna, men då vattnet stod över maskindurkarna kunde ingen länsning ske och huvudmaskinen kunde inte längre hålla igång. STB båt under Ie styrmans befäl firats och rotts över till ss Starling av London som lagt bi i närheten. Starling förklarat sig beredd att inleda bogsering. En del av folket i STB båt stannat kvar ombord på Starling medan båten återvänt till Gunda. Vid 08-tiden inleddes bogseringen men kl 08.30 sprängdes kabeln. De som stannat kvar på Starling kallats tillbaka. ss Petrel av London, somockså kommit till platsen, fick nu över en kraftig kabel och började bogsera Gunda vars slagsida STB växt till 15° med 5' vatten i akterrummet. Vinden friskat vid 11-tiden till SO kuling. Kl 14 10' vatten i akterrummet, 3' i förrummet, med maskin- och eldrum halvt vattenfyllda men Gunda hade åter rätat upp sig på rätt köl. 10 man sänts över till Starling som höll sig stand by. Kl 16.30 12' i akterrummet 4' i förrummet och vattnet stigit betydligt i hytterna i akterskansen.

GUNDA 19.6.41

Kl 18 var akterhytterna helt under vatten med 14' i akterrummet och kl 1915 låg akterdäck under ytan. Kl 19.50 brast bogserkabeln och fartyget övergavs kl 20. Ett av Petrel tillkallat örlogsfartyg gjorde ett sista försök att bogsera men kl 21.34 sjönk Gunda med aktern först . Cabo Sardao 269°,distans 3 nautiska mil . Petrel tog ombord besättningen som landsattes i Oporto lör 21.6. Chiefen lagts in på sjukhus.

Lissabon 23.6.41
H.J.Elfverson
Befh

Maskindagbok

Tors 19.6 ca kl 07 en mycket våldsam skakning i fartyget som krängde över hårt STB. Stopp slogs från bryggan och maskin stoppades. Någon minut senare slogs sakta fram. Det visade sig nu att axeln i tunneln blivit krökt så att maskinen knappt kunde gå runt. Strax därefter stoppades maskin. Vid skakningen slets all inredning lös,durkarna låg kringströdda,avloppsventilerna brustit i bordväggen,matarledningar och förvärmare slitits ner,vattnet forsade ur sotskåp och askugnar och började stiga i maskinrummet. Från flera brustna rörledningar strömmade ånga ut.Det fanns intet att göra för fartygets räddning varför jag lämnade maskinrummet.

(Chiefen skadats) brutit och revben

Lissabon 23.6.41
A.Johansson
Övermaskinist

Sjöförklaring på generalkonsulatet i Lissabon 25.6.41

Generalkonsul Simon Hansen.
Nogen sakkyndige bisiddere kunde ikke anskaffes.

Befh: AVgått från Oban i konvoj ((OG 74)) men lämnat konvojen 19.6 och fortsatt längs spanska o portugisiska kusten till tors morgon 19.6 kl 07 då ca 5 mil öst Cape Sagres ett plan på mycket låg höjd flög in mot fartyget rakt akterifrån under mg-eld,samtidigt som det fällde bomber vilka exploderade om STB akterut. Befh på ss Petrel uppgivit att planet varit tyskt. I övrigt hänvisat till rapporten

Ie styrman: Vakthavande då planet obs kommande akterifrån. Befh tillkallades och kom genast upp på bryggan. Efter bombning och beskjutning sjösattes STB båt och roddes under Ie styrmans befäl över till ss. Starling som stoppat i närheten. Starling kl 08 på begäran inlett bogsering men 08.30 sprang kabeln. Se rapporten.

Lättmatros Norman: Rorsman. Befh kommit upp när planet anföll och gav order att styra mot land.

Lättmatros Roos: Var på däck och såg planet komma.

Bokneyman Kelpps: Vakth. i maskin. Våldsam skakning i maskin,fartyget

GUNDA 19.6.41

börjat fä växande STB slagsida. Genom den våldsamma schocken hade alla fittings i maskinrummet lossnat,bräckts och slitits loss och vatten kom forsande in akterifrån.

(KK nedonal 27 9 41 'ej fin ivdeliceningo')

CREW LIST

Befh Harald Johnny Elfversson, Mölle, 22.11.04 Mölle (23.7.40)
Ie styrman Jonas Anton Berg Arvesen, 17.9.98 Ibestad, bosatt i Ånstad,Andörje (19.5.41) Norge
2e styrman John Hauge, 28 år, norrman
3e styrman Erik Öhlund, 31 år
Chief Anton Johansson, Hälsingborg, 27.6.88 Augerum
2e maskinist Gunnar E.Nilsson, 32 år
3e maskinist Johan Lönngreen, 34 år (dansk)
Stuert Jarl Mattson, 39 år
Kock William Enoksen, 29 år (norrman)
Mässuppassare Albert Oswald Hansson, 28 år
Matros Karl Aspegren, 50 år
Matros Torsten Karlsson, 34 år
Lättmatros Tage Månsson, 21 år
Lättmatros Kurt Gösta Södergren, 25 år
Lättmatros Bror Karl Albert Norman,Halmstad, 4.6.20 Halmstad (25.1.41)
Lättmatros Augustus Saviour Roos, 3.5.95 Port Said,bosatt i Oran (7.5.41)
Donkeyman Wladislaw Kelpps, Riga, 26.6.09 Riga (Lett)
Eldare Konstantin Balandis, 26 år(Lett)
Eldare Allan Petterson, 25 år
Eldare Värnö Herkila, 21 år (Finsk)
Lämpare Josef Bojaxinskas, 24 år (Litauer)

UD HP80c 3515

Telegram London till UD 22.6.41

262 ss Gunda sunk entire crew reported saved but not yet landed= Swedish Consulate General

CH.telegram Lissabon till UD 23.6 kl 19.30

34 befh meddelar ss Gunda h-b sjunkit 19.6 utanför Cabo Sardao efter bombardering beskjutning maskingevår okänt flygplan samma morgon nära Sagres stop hela besättn. 21 man nu Lissabon endast 2 skadade troligen lätt

Brev Konsulatat Lissabon till UD 23.6.41

Besättn. 21 man införda av engelskt fartyg till Oporto och fortsatt buss till Lissabon Ie maskinisten brutit några revben,inlagd sjukhus Lättmatros Månsson skadat en fot.

GUNDA 19.6.41

Elfversson sunk

Transmarin i Hälsingborg skrev i brev till SKN 21.6.41 att de idag fått telegram från sina agenter i London, messrs Moxon, Salt & Co ltd:
"Deeply regret Elfversson sunk war casuality but understand all saved"
- Den 11.7.41 översände rederiet till SKN sjöförklaringsprotokollet på flygpostpapper.
SKN 11.8.41 utbetalat 1.500.000:- kr för totalförlust

Effekter

Red AB Transmarin till SKN 30.7.41

" Vid utbetalning av ersättningarna i Lissabon avfordrades ej besättn.männen några specifikationer då svenska generalkonsuln i Lissabon ansåg besättningen berättigad till den lagenliga ersättningen. De besättn.män som kommit hem till Sverige hava ve emellertid avfordrat specifikationer vilka härmed bifogas.Då deras förluster överstiga de lagliga ersättningarna hava vi utbetalat fyllnadsersättningar enligt gällande kollektivavtal."

De hemresta var: Chiefen, 2e maskinist Nilsson, Stuert, mässuppassaren, lättmatroserna Södergren och Månsson, eldare Allan Petterson och kapten Elfversson själv. Deras listor är skrivna i Hälsingborg 14-18.7.41 ,men stuert skrivit sin i Mörrum den 1.7. SKN vägrat ersätta chiefens skrivmaskin med 250:- Befh begärt 1956:- för instrument men fått 1466:- (Baltic sextant 675, Underwood skrivmaskin 360. Marconi radioapparat 385, Zeisskikare 335, Omega armbandsur 105, samt böcker.)

Såld livbåt

En livbåt från Gunda, inbärgad till Setubal, såldes 11.8.41 till befh på ss Leonardia av Jonstorp för 7000 Escudos genom Lissabonkonsulatets förmedling . SKN i proveny från SÅF 29.8.41 fått 1120:63

Egna noteringar

SÄNKT AV CONDORPLAN

K.Poolman:" The scourge of the Atlantic" (London 1978) sid 94
"On june 18th a Condor sank the 1770-ton Swedish Gunda which hade become detached from the convoy OG 74 en route for Gibraltar, 25 miles off Cape St.Vincent. The Gibraltar routes badly needed the presence of the new escort carrier."
ss Petrel, 1354 brton B. -20, General Steam Navigation Co, London, som bistod Gunda torpederades den 26.9.41 på N 47 40′- W 23 28′på res a i konvoj Oporto-Bristol med last av 275 ton kork och 130 ton styckegods.
Av de 31 ombv kunde endast 9 räddas av ss Lapwing,som kort därpå själv torpederades varvid samtliga omkom.

GUNDA 19.6.41

5 man från Gunda kom söndag 13.7.41 till Malmö tillsammans med 27 svanskar från ss Japan som torpederats den 4.5
En matros från Gunda kom hem först i okt 1944 med Gripsholm efter 7 års bortovaro .

Historik

Lastångare på 1770 brton byggd 1930 vid Fredrikstads mek.verksted av stål. L 82 B.12,8 Tillhörig Red AB Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg. Sjösatt 19.7.30. 3450 dw 790 ihkr - Gunda gick i Belgias konvoj 26.1.41 då hon bombades i brand i Themsenmynningen.

CALABRIA 22.6.41

PÅ RESA FREETOWN- BELFAST MED LAST AV KOPRA OCH PALMKÄRNOR FÖRLORAT SIN KONVOJ - SL 75 - PÅ GRUND AV SIN LÅGA FART. TORPEDERATS KL 01.30 OCH SJÖNK 01.45 MED AKTERN FÖRE OMVÄRVD AV RUSÅNGA. 3 MAN DÖDADES. 5 SVÅRT SKADADE. 19 MAN OCH 2 KONSULATSPASSAGERARE UPPTAGNA 23.6 AV H.M.S.SIKH Från BB BÅT OCH LANDSATTS I LONDONDERRY. EN MATROS AVLIDIT PÅSJUKHUS I GLASGOW.

HEMLIG

CALABRIA 22.6.41

Rapport

Fre 30.5.41 avgått Freetown destinarad till Brombrough Port via Belfast. Rumslast av 1680 ton palmkernels och 200 ton kopra, varav c:a 25% i säckar, resten i bulk. Djupg F. 16'10" - A. 18'8'' 22 ombv & 2 konsulatspassagerare Förlorat konvojen ur sikte måndag 2.6.
Torpederats sön 22.6. kl 01.30 c:a 100 sjömil NW tW (280) Inistrahulls fyr på Nordirlands kust . Sjunkit 01.45 . 2e styrmans vakt, utkik på bryggan. Lätt O bris, någon NW dyning, mulet, mörkt, god sikt. Alla navigeringsljus släckta men " flying the Swedish flag."

Befh journal efter minnet

Tors 8.5. anlänt Freetown kl 13.30 med 1680 ton last från olika västafrikanska hamnar i och för bunkring och anslutning till konvoj. Bunkrat 380 ton kol (totalt 447 ton ombord),provianterat för 30 dygn,tagit in fw, allt klart kl 22 ons 28.5. -Hållit livbåtsövning 29.5. -Fre 30.5.kl 08.30 hivat upp och avgått med ½ och sakta maskin.Utanför angöringsbojen intagit plats i konvoj ((SL 75)) Det visade sig snart att Calabria hade svårt att hålla konvojens fart på grund av nersmutsning av fartygsbotten. Slagantalet ökades på maskin och 2 man sattes på vakten i eldrummet istf en, men Calabria hade ändå svårt att komma upp i 5½- 6 knop, och detta måste berott på att fartygets undervattenskropp under det långa uppehållet i Freetown blivit starkt beväxt med snäckor och gräs. (Very foul, coated with shells and barnacles) Måndag morgon den 2.6 var konvojen försvunnen ur sikte i gryningen.Fortsatt resan i enlighet med de instruktioner som erhållits i händelse kovojen skulle förloras. Natten tillsöndag 22.6 kl 01.30 träffades ångaren utan förvarning av en torped om STB på akterkant av maskinrummet,varvid STB utsvängda livbåt sönderspängdes och maskin- och eldrum vattenfylldes på ngr sekunder. 3e maskinist Knutsen, smörjare Herbert och lämpare Bentley blev troligen omedelbart dödade i maskin. På grund av rusånga och bortslitna lejdare och gretingar omöjligt att komma ner i maskin och ingen svarat på tillrop. Alla övriga ombord skyndat till BB båt. På väg till sin båt (STB) råkade befh i mörkret falla ner i kolboxen vars luckor blivit bortblåsta, och skadade därvid ryggen och förlorade väskan med alla skeppspappren. På bryggan skadades vakthavande 2e styrman av nerfallande betongstycken från bryggarmeringen och stukade vänster fot. Chiefen blev svårt bränd i ansikte på händer och fötter då utrusande ånga från maskindörren plötsligt fyllde hans hytt. Eldare Makinen slog illa sitt vänstra knä då han firade sig ner i BB-båten. Kl 01.45 sjönk Calabria med aktern före. Livbåten rodde till en av flottarna och bärgade från denfiltar och proviant. Även rorsmannen, matros Niven, illa skadad av kringflygande betongklumpar. Inget syntes eller hördes av de 3 saknade, men båten roddes runt resten av natten bland

CALABRIA 22.6.41

vrakgodset och letade. I dagningen sattes kurs på Inistrahull magn SOtO, distans c:a 100 mil. Hela söndagen gått utan skymten av något fartyg.- Måndag 23.6 kl 21.30 c:a 2½ mil NW Inistrahull upptagna av jagaren H.M.S. Sikh där de skadade blev förbundna och alla fick torra kläder och varm dryck. Samtliga sedan satte över i BD "Guardian" i Moville för natten. Tis 24.6 inlades befh, chiefen, 2e styrman och eldare Makinen på City & County Hospital i Londonderry. Matros Niven senare avlidit på sjukhus i Glasgow. De övriga 25.6 avrest till Liverpool

Londonderry 5.8.41
John Olsson
Befh

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Liverpool 19.8.41 kl.10.30

Befh: Deltagit i Naval konferens i Freetown den 29.5 och fått instruktioner för navigering i konvoj. Calabrias normalfart 9 knop, uppgiven fart till konvojledaren 8 knop. Den 2.6 bröt befh ett förseglat kuvert från Naval Control i Freetown som skulle öppnas i händelse han förlorade konvojen. Följande instruktionerna i detta brev fortsatte befh resan i 20 dygn. Befh, som sovit fullt påklädd i sin hytt, grep vid explosionen väskan med skeppspappren och skyndade till STB båt som han fann förstörd. Då han i mörkret gick över till BB båt för att borda den föll han 10-12' ner i bunkerluckan som slitits bort och skadade ryggen illa. Omtöcknad och med svåra smärtor lyckades han ta sig upp på däck igen och kom i livbåten i ett tillstånd av total utmattning. Väskan med pappren hade han förlorat. Det var 21 man i BB-båten som hade certifikat för 26. Vid en hastig namnuppropning konstaterades att 3 man saknades från maskinvakten. Då explosionen inträffat på förkant av aktre maskinrummet och maskin genast stoppat måste hela maskinrummet ha totalförstörts.Rusånga och bortslitna lejdare. Några ropat ner utan att få svar, varför båten firats och lagt ut från sidan. När alla kommit i båten ropade någon:"Där är han!" och tyckte sig ha sett ett ubåtstorn. Calabria sjönk 15 minuter efter explosionen. Båten stannade på platsen c:a en timme, tills det ljusnat.Vädret var gott med dyning, och moderat bris. Satt segel och kommit upp i 5-6 knop med kurs mot Irländska kusten. Då de seglat c:a 100 miles blev de upptagna kl 21.30 mån 23.6 2½ miles NW Inistrahull av HMS Sikh. Fartygsläkaren såg till de skadade och senare överfördesalla 21 tillkrigsfartyget Guardian som låg i Moville. Tisdag 24.6 togs de sårade till sjukhus. Rorsmannen vid explosionen, matros Niven, senare avlidit i Glasgow av de skador han ådragit sig på bryggan.

Chiefen: Maskineriet var i förstklassigt skick efter genomgång i Glasgow

CALABRIA 22.6.41

i mars 41. Vid explosionen fylldes hans hytt av rusånga och han blev skållad i ansiktet, på händerna och högra foten. Bedövad av schocken och smärtan famlade han omkring i beckmörkret i hytten i flera minuter innan han kom ihåg en ficklampa i ena fickan. Med hjälp av den tog han sig ut och fann STB båt hängande i trasor i dävertarna. Gick då tillbaka till hytten för att hämta mer kläder och sökte sedan ta sig ner i maskin sedan rusångan lättat, men alla lejdare och gretingar var nerfallna och maskinrummet sannolikt vattenfyllt. Då han kom till BB båt var den sjösatt och höll på att lägga ut från sidan varför han måste fira sig ner i ett rep vilket rev upp de skållade händerna och ökade plågan. Legat på sjukhuset till den 1.8 ochsedan varit i Londonderry till den 15.8 då han med befh avreste till Liverpool med ankomst dit 16.8

2e styrman: Träffats i huvudet av ett betongstycke på bryggan.Minns inget klart förrän han finner sig själv i BB båt och ser Calabria sjunka med aktern före och försvinna. Fått ligga 6½ veckor på sjukhus för huvudskadorna och en stukning av vänstra benet.

Stuert: Låg och sov. Kastats ur kojen. Hört föremål falla och krascha utanför sin hyttdörr samtidigt som hytten snabbt fyllts med het ånga. Lyckats hitta och få på sig livbältet i mörkret, sedan krypande tagit sig ut i gången och vidare ut på däck där han varit nära att falla ner i den öppna bunkerluckan. Fått tag i luckkarmen och kunnat häva sig upp. STB båt krossad. Gått i BB båt där 2e styrman blödde våldsamt från ett krossår i huvudet . Chiefen var skållad, matros Niven medvetslös med svåra skallskador, befh nersmutsad och blödande med svåra smärtor i ryggen och äldare Makinen skadad i vänster knä. Befh och Ie styrman fört befälet i båten.

KK memorial 24.9.41 Ej för publicering

Torpederat utan varning av okänd u-vattensbåt.

Ex officio Bo Bergström

Crew List Delvis SKN & eget

Befh John Gottfrid Olsson, Snäckvägen 29,Gtbg, 17.12 81 Kristianopel
Fört Calabria sedan 1938, sjökapten 1916

Ie styrman C.E.R.Nyberg,Sthlm, 25.9.94 Stockholm (Carl)

2e styrman Halfdan Pettersen,Kristiansand, 14.6.95 Kristiansand (3½ mån)

Chief Daniel Erik Smith,Gtbg, 2.2.97 i Kalmar (22.1.41) t sjöss 1911

2e maskinist John Helmer Lindberg, Gtbg, 15.8.07 Östersund

+ 3e maskinist Knut Ole Christian Knutsen,Fjare Monson, Norge,18.2.04 i Grimstad.

Stuert Ivar Martinus Mattson, Gtbg, 19.4.07 Tossene (15.2.41)
T. sjöss 1923. Var på Gunborg 28.10.40 och Wiros 3.9.42

CALABRIA 22.6.41

Crew list forts

Kock Axel Eugen Petterson, Härnösand, 5.11.13 i Lindsall
Mässuppassare Ramon Agudo, Cadiz, 17.5.13 i Cadiz,Spanien
Matros Ove Sixten Gustavsson, Åhus, 7.11.18 Vittsjö
Matros Karl Göte Andersson, Munksund,Piteå, 16.5.15 Ösmo
✝ Matros William David Niven, Glasgow, 15.4.98 i Glasgow (✝ på sjukhus i Glasgow.)
Rorsman vid expl.
Lättmatros F.Morgan, Liverpool, 29.5.18 Liverpool
Lättmatros Manuel Pereira, 23.9.89 i Ollion, Algarve ,Spanien
Lättmatros Mario P. Mori, 5.11 05 i Asturias ,Spanien
Donkeyman Agaton C.Mickelson,Gtbg, 7.12 83 i Björnö, Finland
Smörjare Edvin A.Stoltz, Gtbg, 15.3.00 i Göteborg
✝ Smörjare William Herbert, Glemantsing, Newquay,South Wales,17.6.05 Newquay
Eldare Viljö Makinen, 9.1.16 Vitki, Finland
Eldare N.Halliwell, 13.6.04 Pontyreidd, Wales
Eldare G.Claricoates, 30.4.01 Mid Clacton
✝ Lämpare Thomas Bentley, Scott Street, St.Hildar, Dunedin, N.Z. 30.6.16 i Dunedin

Konsulatspassagerare: sjömannen Rune Schröder (lättmatros)
Lättmatros Conny John Johansson, Stockholm.

((I befh rapport står endast: 2 manliga passagerare. Dessa 2 omnämnda i ett telegram från beskickningen i London till UD som UD 30.6.41 sände till KK.))

UDHP80c 3515

Brev till UD från Sv.Lloyd,Gtbg tors 26.6.41

ss Calabria

Vi åberopa dagens tel.samtal mellan direktör Bökman och byråchef Setterwall, varvid vi meddelande, att befh maka från sin man mottagit följande telegram ,avsänt 24.6 från Londonderry,Irland:
"Saved slightly injured week in hospital telegraph swedish consulate londonderry."
Senare ha vi idag erfarit att övermaskininstens hustru från sin make erhållit nedanstående telegram, avsänt 24.6 från Londonderry:
"Saved slightly injured regards telegraph Sw. consulate general."
Vi själva sakna varje som helst meddelande rörande olyckan.Överhuvudtaget har ångaren icke avhörts sedan den var i västafrika i slutet av maj.

Högaktningsfullt
Sv.Lloyd
Elof Hedén VD

Ch.telegram London till UD 29.6.41 kl 14.20

Ankom UD 29.6.kl 18 : 1181 Calabria ert 1211 torpederad 22.6 varom GK tel. i

CALABRIA 22.6.41

sitt 265 den 25.6 vilket dock hittills tillbakahållits brittiska censuren stop kapten och 20 man landsatta Londonderry. tre saknas norske kristian knutsen brittiska william herbert nya zeallaendska thomas bentley stop kaptenen förste maskinisten andre styrman på sjukhus londonderry lätt skadade övriga liverpool =Swedish minister

Ch.telegram London till UD 3.7.41 kl 16.05

1224 ref ert 1211 vårt 1181 Calabria torpederad 100 mil väst inistrahulls fyrskepp fartyget förlorat konvojen på grund sv smutsig botten ej kunnat hålla farten =Sw.minsiter

Första meddelandet till KK 30.6. i brev från rederiet

"Vi beklaga meddela att enligt ett genom Kungliga UD mottaget telegram ss calabria förlist efter torpedering utanför England den 22.6. Befh och 20 man är bärgade och befinna sig i Londonderry, medan 3 man, icke svenskar saknas. " (Rederiet återkom 8.7 med tillägget att förlisningen ägde rum 100 mil W Inistrahulls fyrskepp. Högaktningsfullt Sv.Lloyd)

SKNEVII 204 Brev från Sv.Lloyd till SKN 22.7.41

Red. omtalat att befh genom rederiets Londonagent meddelat att Calabria toppederades kl 01.30 den 22.6. Torpeden tog om STB i maskinrummet och slet upp däcket i hytter och gångar och sprängde alla dörrar.Ångaren sjönk efter c:a 20 minuter.

Brev från Sv.Lloyd till SKN 30.6.41

Befh och 20 man införts till Londonderry. 3 man, icke svenskar, varav 2 passagerare, saknas.

Telegram till rederiet från London 5.8.41

As olsson still in hospital maritime declaration probably not taking place until next week.

Passagerare anställd som lättmtros till 13.6

I en avlöningslista för tiden 1-22.6.41 står att passageraren Rune Schröde anställdes som lättmatros 1-13.6 med en hyra av 125:- kr/mån = 54:17

Hemkomster

Kapten Olsson lämnade England tillsammans med chiefen den 31.8.41
Stuert lämnade England 11,9. och matros K.E.G.Andersson den 12.9.41

KK (H) vol 24 Rederiet inte fått sjöförhörsprotokoll

Sv.Lloyd 6.10.41 tillskrivit KK och bett om protokollsavskrifter över Calabrias och Ligurias resp. sjöförklaringar i Liverpool 19.8 resp 15.7 "då erederiet icke erhållit sådana och behöva dem. Vi äro nämligen i behov

CALABRIA 22.6.41

av desamma vilka skola tillställas Riksförsäkringsanstalten ävensom de omkomnas anhöriga i och för dödförklaringar."

27.10 återkom Sv.Lloyd till KK och upprepade sin anhållan:

" Då vi ,särskilt beträffande Liguria, nästan dagligen ha förfrågningar från de omkomnas anhöriga vore vi tacksamma för KK svar snarast möjligt."

(KK anteckning i bläck: Exp. 29.10 genom notarie Linde)

SKN EV 204

Rederiet 30.8.41 utkvitterat 750.000:- kr för totalförlust "trots att sjöförklaringsprotokollet ännu icke kommit fram."

Effekter

Befh lista skriven i Liverpool 17.8.41. Begärt 2279:-, fick 1800:- Ingen ersättning för div. tobak & spritvaror 435:84 men full ersättning för instrument med 702:50

Ie styrman skrev sin lista i Liverpool 28.6.41. Fick 1012:50 + 423:75

2e styrman L-pool 17.8. förlorat för 99 pund, fick 787:50 plus 170 sextant.

2e maskinisten L-pool 1.7.41 begärt 1634:-, fick 787:50 plus 359:-verktyg.

Chiefen 1012:50 Stuert 787:50 Kock & mässuppassare 475:-

Däcksfolket 550:- Maskinfolket 475:-

Red. utbetalat 14467:75 , fick av SKN 11.3.42 12905:25

Men utbetalningarna fortsatte till den 14.1.44

11.01.42 begärde en syster till smörjaren William Herbert genom The British & Northern Shipping Agency Ltd, London , compensation for her brother's lost effects. She cannot however supply a proper specification We understand that the meximum total would be krs 495:-"

Sv.Lloyd utbetalat 475:-, men SKN ersatte den 9.12.42 ebara 337:50

Den 16.12.42 Skrev samma agency i London till Sv.Lloyd att norska generalkonsulatet i London bett dem sända över 2057:75 i hyroro,krigsrisk mm för 3e maskinist Knutsen, var far är bosatt i Fjaere,Grimstad,Norway. Sv.Lloyd utbetalat 3305:25 denn 29.12 42,inkl effekter.

Thomas Bentley, inga anhöriga

En lång skriftväxling 17.12.42 - 14.1.44 rörde ersättningen för smörjare Thomas Bentleys effekter. The High Commissioners Office in New Zealand bad Northern Shipping Agency i London om "the balance of wages and compensation for lost effects due to T.Bentley, a New Zealand subject, who lost his life at the sinking of the Calabria." - Red utbetalat 475:- och fått 337:50 av SKN. Men den 11.8.43 skrev Agenturen i London att inen anhörig till Bentley kunnat spåras och att pengarna återsänts. "In fact he ~~seems~~ appears to have been quite unknown at the address given by him." - Rederiet återbatalat 337:50 till SKN 30.11.43. Men den 18.12.43

CALABRIA 22.6.41

återkom British & Northern Agency som fått ett brev från the Marine Dept. in New Zealand av innehåll att the Public Trustees enligt lag var behörigt att ta hand om Bentleys 74 pund 14 shillings 6 pence för överföring efter 6 år till The Public Account, "to form part of the Consolidated Fund." Red. utbetalat 475:- till the New Zealand Government Office och fått sina 337:50 från SKN den 14.1.44.

T.Fredh: "Sjöfolk & Kustbor" (Lysekil -77)

Stuert Ivar Mattson,Hunnebostrand,berättar:

1941 var jag i Svenska Lloyds Calabria som gick i charter för Engelska Staten. Under maj-juni44 hade Calabria gått uppe i de Afrikanska floderna och lastat palmkärnor och olja för england. Under denna tid hade Calabria blivit kraftigt beväxt unde kölen. Detta visade sig senare bli ödesdigert. Man gick först i konvoj från Freetown men tappade sedan fart och fick gå norröver ensam. Först träffade man ett tyskt kaparfartyg under spansk flagg som länge låg och beskådade Calabria men som till sist gick därifrån. Det var lite kusligt att vänta på vad som skulle hända.Vi hade hört talas om kaparfartyg, som bara sköt ner handelsfartyg med manoch allt. Vi brände alla handlingar och dokument som var värdefulla. Den 22.6 träffades vi av en torped utan varning. Den gick in i maskin där 3 dödades och flera skadades. På några minuter gick Calabria till botten. Vi hann få i en av livbåtarna som bemannades med 20 man. Eftersom vi gått länge för England hade vi fått en loggertriggad livbåt som var ganska svår att segla. Livbåten läckte och vi öste och rodde i 3 dygn. Vi satt med vatten upp till knäna och till sist svullnade benen upp. En portugisisk besättningsman dog i livbåten.Till sist blev vi upptäckta av en engslsk jagare som tog oss in till Londonderry.

Mattsons berättelse i "Utanför spärren"(Lysekil -81)

Jag var på Gunborg den 18.10.40 ,blev gående i Glasgow och träffade där Calabrias befh J.G.Olsson.Calabria låg och reparerade på varvet för att sedan lasta på Nigeria för War Stransport. Mönstrat på Calabria. Vi gick från Glasgow i konvoj SL 45 men fick fel på en pump och fick gå in till Hebriderna för reparation. Konvojen gick vidare och Calabria fick gå ensam. Resan gick bra tills vi kom väster om Afrika. Då upptäckte vi ett fartyg som förföljde oss.Vi anade att det var ett tyskt kaparfartyg. Efter några timmar hörde vi en explosion och såg en stor engelsman gå till botten. Det var linjeskeppet Britannia med 537 personer ombord.Därefter kom kaparen till oss. Vi var rädda och undrade vad kaparen skulle hitta på. Hon hade inget namn men bar spansk flagg. Kaparen gjorde några lovar kring oss varefter den fortsatte. En gammal ångare ansåg den tydligen

CALABRIA 22.6.41

inte mycket värd att kapa. Därför fick vi vara ifred och det var vi tacksamma för. Kaparen var ss Thor vilken samma dag sänkts svenska motorfartyget Trolleholm. ((Britannia sänktes samma dag som Trolleholm, den 25.3.41 - Britannia 8800 brton, på resa Glasgow-Table Bay-Bombay med 8000 ton styckegods, 281 passagerare och 203 mans besättning sänktes av Thor på N 7 24'- W 24 3'. 249 av de ombv missing)) - Efter att ha lossat i Lagos gick Calabria till Senegal och lastade jordnötter och kopra. Godset läktrades sedan till ett större fartyg. Det var oerhört hett. Flera ombord fick malaria. Efter ett par månader tog Calabria sin egen last av palmkärnor och kopra och satte kurs mot Belfast. På midsommarafton 1941 blev Calabria sänkt. Jag låg i min hytt halv elva på kvällen när smällen kom. Jag kastades mot skottet på andra sidan. Jag rafsade ihop lite kläder och kom upp på däck. Där såg jag kapten Olsson ligga lätt skadad efter att ha ramlat på en sadelbackslucka. 2 livbåtar var slagna i bitar men den tredje gick attanvända. Den läckte dock kraftigt. Lugnt och stilla gick den hårt lastade Calabria till botten. Med sig hade hon 3 utländska besättningsmän. Nu hade vi bara Atlanten omkring oss. Ingen hade matlust. Vattnet på durken besvärade oss mest. En portugisisk lättmatros öste i 3 dygn men vi satt ändå halvvägs till knäna i vatten. Efter ettpar dygn var fötterna som stora klumpar. På det tredje dygnet hörde vi motorljud. Det var ett Sunderlandplan men det var tjocka och planet såg oss inte. När dimman lättade blev vi upptagna av en engelsk jagare som tog oss til Londonderry. Vi fördes vidare till en minutläggare och sedan till Liverpool där vi mönstrade ut i andra båtar.

En skröna ur "Sjömannen" nr 11 1946

Tidningen citerar en intervju som Arbetaretidningen haft den 9.9.40 (?) med smörjaren Axel Pedro, Björnekulla, ex Calabria, som livfullt och med stor fantasi berättat hur Calabria sänktes av ett bombplan den 2.7.40 - en historia som vederläggs med ett par avslutande telegram, vilka klargör att Pedro rymt från Calabria i Marocko redan i maj 40:

" Vid midnatt kom ett tyskt bombplan som droppade en bomb som exploderade midskepps och rev upp ett fruktansvärt stort hål där. Calabria fick genast så svår slagsida att vi inte kunde stå upprätt på däck. Vi var tvungna att hoppa överbord. Calabria sjönk efter 5 minuter. När vi låg dår i vattnet dök plötsligt en engelsk jaktplanseskader upp ur mörkret och sköt ner bombplanet. Sedan försvann de och allt var tyst. Plötsligt upptäckte jag intill mig i vattnet min bäste vän som var stor och kraftig men tydligen skadats på något sätt så han hadesvårt att klara sig. Jag försökte hålla honom uppe i håret i det upprörda havet. I 3 timmar, långa som evigheter, låg vi där i det upprörda havet och kämpade för livet. Sedan orkade jag

CALABRIA 22.6.41

intelängre. Jag måste släppa taget och såg honom sjunka. Det var något fruktansvärt. Någon gång på morgonen upptäckte jag en kamrat,G eorg XXXXXX Wallman, från Ljusdal, och vi lyckades tillsammans binda samman några spillror tillen flotte. Vi var de enda överlevande. Vi drev i 4½ dygn på flotten, sen tog en fransk jagare upp oss och vi landsattes på en plats på Frankrikes kust. Vi kom till Paris och svenske konsulns uppträdande där var lindrigt sagt dåligt. Vi fick en lapp till frälsningsarméns natthärbärge och det var nästan allt. Hela vårt uppehåll i Paris präglades av svält och umbäranden. Jag tyckerdet är mer än underligt att man skall få behandla svenska medborgare på det sättet.Vi var ju inte själva orsaken till vår misär.Jag år inte alls någon vän av nazismen men får iallafall säga att de tyska soldaterna bemötte oss ovanligt väl på vår hemresa genom Tyskland. Inte gjorde den svenske konsuln någon prppaganda för Sveriges omskrutna "demokrati".

Brev från Calábrias befh Olsson till Rederiet,Casablanca 19.5 40

"Härmed ber jagvfå meddela att vid fartygets uppehåll i Kaolack rymde4 smörjaren Karl Axel Pedro och kunde trots polisens sökande ej återfinnas. Enligt tlegerafiskt meddelande från såväl Rufisque som Dakar har mannen ej återfunnits varför ny man,eldaren Sigurd Skalberg, f 24.2.97 i Sandre härad Norge pånönstrats,Pedros tillgodohavande och kläder ha överlämnats till Sv.konsuln i Dakar egnom agentens förmedling."

Telegram till rederiet 19.8.40 från Calabrias befh

-George Wållman avmönstrat Nantes" = Olsson

Egma noteringar

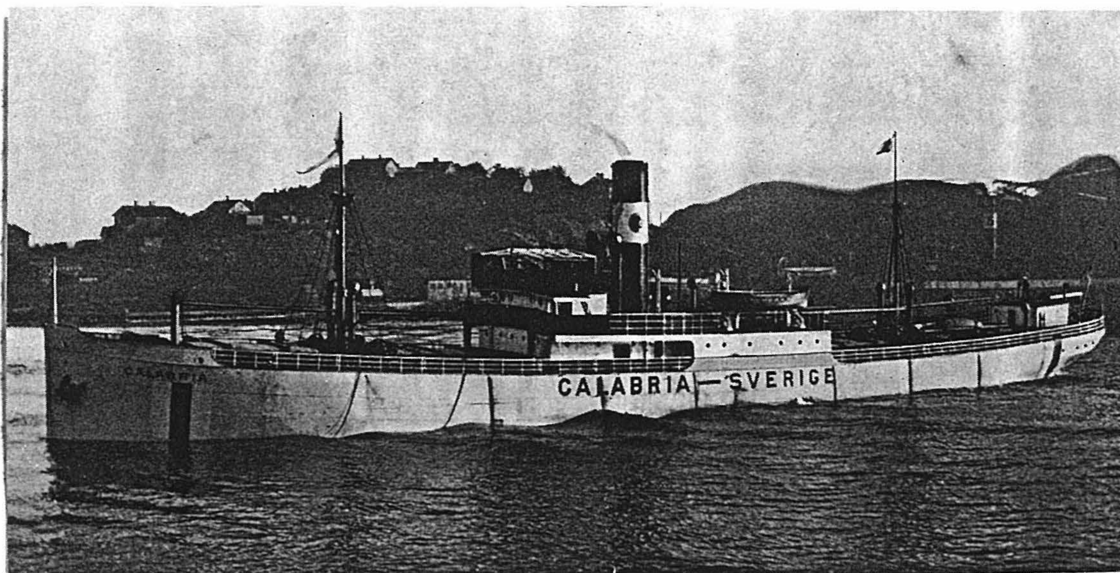
SÄNKT AV U-141, Philipp SCHÜLER

Calabria torpederades kl 03.28 CET den 22.6.41 av U-14, Philipp Schüler 100 miles 280 från Insistrahull på resa Port Harcourt- Methil/Hull. - Den konvoj SL 75 som Calabria ingått i led inga förluster. Schüler sänktes den 23.4.43 med U-602 i Medelhavet. U-602 försvann med man och allt (48).

Historik

Lastångare på 1270 brtonbyggd 1916 vid Oskarshamns varv av stål. L72 B11,5 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. Sjösatt 29.3.16 Lev 10.6.16 Systerfartyg till Andalusia (se 21.1.40) Calabria levererades 5 månader efter systerfartyget Andalusia. Ett tredje systerfartyg,Algeria, sjönk efter kollision i Themsenmynningen redan i najuari 1919.- Fartygen byggdes för Ånf AB Göteborg-Manchester i vilket Sv.Lloyd hade aktiemajoriteten och som 1918 gick upp i Svenska Lloyd. Shelterdäckad, 4 luckor, 2 master, 6 bommar, 6 st Sieurins ångwinschar,skans i poopen. Salongen,

CALABRIA 22.6 41



befh hytt på bryggan och 2 hytter intill salongen var oanelade och helt nredda i mahogny. Befälshytterna vitlackerade. - 760 ihkr maskin av varvets typ. 2 st enkeländade huvudångpannor med Schmidts överhettare och totalt 3600 kvadratfots eldyta. 11,75 knop i barlast. 2210 dw. Fram till 1939 gick Calabria på Medelhavet och kom regelbundet före jul varje år till Göteborg med apelsinlast. -7.8.28 i stadsgårdshamnen i Stockholm utbröt eld i svavellasten men brandkåren släckte i tid.

KIRUNA 27.6.4I

SKAKAD AV MAGNETMINEEXPLOSION PÅ HUMBER MED DIV SKADOR SOM FÖLJD.

Journalutdrag.

Tors 26.6.4I kl 00.40 svgått från Methil destinerad till Immingham.
Fre 27.6 kl 0I.25 ankrat vid buoy H-7 på Humbers redd. Kl 05 vid minsvepning i närheten av fartyget exploderade en magnetmina c;a I00 meter från fartyget och vid explosionen uppstod en del skador ombord. En lucka över maskinskylightet BB slets loss, ett rör till ångvisslan bröts av, en marmorplatta i radiohytten knäcktes, en hel del porslin och glas krossades i mässar och pentryn , ett skylightglas och några ventiler spräcktes och smärre skador uppstod på hyttinredningar. Kl I4.45 lättat och fortsatt resan i konvoj. Kl 2I anlänt till Immingham.Inga skador upptäckts på radiosändaren.
Ons 2.7 anlänt till Hull kl I3.40.
Tors 3.7 kl 08 hamnliggande i Hull dockats i King Georges dry dock. Upptäckt att övre strömlinjeplåten om BB å rodret var borta samt en del läckande naglar i fartygets botten och lösa naglar i BB slingerköl.
Reparationer igångsatts sedan Lloyds surveyor och assuransens ombud besiktigat.

Ombord 3.7.4I

Knut Lundberg
Befh

(Insänt till SKN av rederiet den 2I.I0.4I)

==

Fre I8.7 upptäcktes att röret i radiosändaren var sönder.Även reservröret visade sig vara trasigt och avgången fick uppskjutas i väntan på montör från Marconi Int.Marine Co.
Lör I9.7 utfärdades certifikat på 6 månader för radiostationen och kl I5 avgick Kiruna från Hull.

Crew List juli I94I

Befh Knut Lundberg,Skellefteå, I2.I.93 (I,II.40)
Ie styrman T.Nordin
2e styrman Tage R.Liljegren,Sthlm, 3.9.I0
3e styrman Hans Aasgaard
Telegrafist Carl Birkholm, Aeresköbing, I6.I0.I4
Chief J.Fröjd
Ie maskinist A.Anderberg
2e maskinist J.Jönsson
3e maskinist A.Kristiansen
Timmerman E.Signell
Båtsman K.Larsson
Matros Knut Solbak,Örstavik.Norge,24.8.98

Forts

KIRUNA 27.6.4I

Crew list forts.

Matros T.Pedersen
Matros Nils Bäck,Bohus-Malmön,F-II (Försvann överbord I3.9.4I)
Lättmatros K.Kittin
Lättmatros William Mitchell, Port Mahamack, 2I.II.20
Lättmatros John Albertsen, Fröya, Norge, 25.6.I2
Lättmatros Thomas Marshden, London, 30.I2.I9
Lättmatros E.Lolax.
Lättmatros B.Jackson
Donkeyman V.Andersson
Såörjarna E.Jürgensson, J.Antman,R.Henriksen.
Eldarna V.Linnuste, E.Meerentz, O.Kittelsaa, T.Wara,O.Kokins.O.Johnsson
Lämparna E.Medalen, N.Ekdal, E.Halgrimsen.
Stuert R.Johansson
Ie kock A.Vapper
2e kock A.Andersen
Salongsuppassare A.Michaeli
Mässuppassare W.Dowie
Skansuppassare G.Elliot.

SURVEY REPORT, Hull 3.7.4I

Marble base of wireless set broken - to renew.
Steam radiator in wireless room broken adrift from the bulkhead and wooden back board split.
Ie oil lamp broken and 2 oil lamp glasses.
I glass circle in door port side amidships broken.
2 glass circles in saloon broken.(= 2 portlightglasses)
frosted glass pane in sakoon skylight broken.
I mirror and washbasin (porcelain) in 2d engineers cabin broken.
Sanitary tank on boatdeck displaced, started and leaking.
Steampipe to 3d engineers cabin radiator started & leaking.
I length of copper pipe to steam whistle split.
2 hinges on flap of engine room skylight bent
25 el. bulbs smashed.
I copper cased thermometer in provsion room broken.
I liquer set in saloon - tray,glasses & decanterp broken.
2 glass tumblers broken.
Hull Central Dry Dock & Eng, Works reparerat för & 35.

Assurans

Journalutdraget insänt av rederiet till SKN 2I.I0.4I. Generalräkningen den

KIRUNA 27.6.41

5.II.42 slutade på 2782;10. varav för hyror, kost och en dags uppehåll i Hull kr 1514:86 SKN ersatt 844:83 ddn 10.4.42

Egna noteringar.

Utanför spärren april 1940.

Kiruna var den 9.4.40 på resa Baltimore- Göteborg med last av tackjärn oc styckegods. Hon måste lossa i Ardrossan i maj 40 och sattes i charter för Ministry of War Transport i början av juni 40. -Då hade Kiruna i ett telegram från generalkonsulatet i London till UD den 3.I.40 rapporterats sänkt. Telegrammet löd: " 7 informed swedish ss Kiruna wired 12.40 p.m today fired at by submarine Atlantic sinking slowly 500 miles N.Azores. Required assistance. Inform owners = Sw.Consulate General. - UD kl 21.30 den 3:I underrättat direktör Hogland i Grängesbergsbolaget som demenetarde och satte sig i förbindelse med Kiruna som då befann sig 100'SW Cape Race. Inget hade inträffat. xxxxx Natten till den 13.9.41 på resa Lourenco Marques- Caoe Town försvann matros Nils Bäck,Trelleborg,överbord till havs. Han hade uppträtt konstigt och ingen ombord kände honom närmare. Bäck överlevde Gunborgs torpedering 18.10.40. - Den I.8.42 på resa Loch Ewe- Glasgow hade Kiruna i konvoj nattetid en ombordläggning med grekiska ss Agia Marina.Fartygen smällde ihop långsidorna vid rundning av en boj skildes åt och fortsatte resan på sina respektive stationer. En tjock mapp finns om denna kollision på SKNEIII vol 237, haveri 1319. Inga andra olyckor finns registrerade på Kiruna på SKN.

Data.

Lastångare på 5484 brton byggd 1921 vid Götaverken av stål. L.120 B 16. Tillhörig Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (Waldenström) i Stockholm.

TYNNINGÖ 30.6.4I

TVÅ RAF-PLAN FÄLLT FYRA BOMBER MOT MALMLASTADE TYNNINGÖ 5'NO BORKUM.

Journalutdrag

Fre 20.6.4I kl I8.50å avgått Luleå med last av 7357 ton järnmalm destinerad till Trelleborg för vidare order.
Sön 22.6 Passerat Öregrund och forsatt resan genom Stockholms skärgård till Dalarö där order erhölls genom lotsarna från rederiet att fotsätta innanför 3-milsgränsen till Trelleborg och där invänta order.
Tis 24.6 Kl II.40 ankrat på Trelleborgs redd.
Tors 26.6 Avgått med order att fortsätta genom Öresund och Stora Bält till Kielkanalen.
Fre 27.6 Kl I5.25 anlänt Holtenau.Avgått I6.40 Fortsatt genom Kielkanalen till Brunsbütteln.
Sön 29.6 Kl I3.I5 anlänt Brunsbüttel och fått order fortsätta till Emden. Avgått I3.45.Fått tysk konvojlots ombord I7.I0 vid Cuxhaven.Fortsatt i konvoj.
Mån 30.6 kl 07.50 c;a 5 naut.mil NO Borkum angreos konvojen av 2 engelska bombplan som fällde 4 bomber mot fartyget. En exploderade c;a I0 meter från BB-sidan ungefär tvärs akterkant av lucka 5. De övriga föll akter om Fartyget.Genom de häftiga skakningarna skadades rörledningar i maskin, rör och isolering till frysmaskinen, flera ventilglas och en hel del el leningskablar ombord. Ej läck vid rundpejling.Huruvida skador uppstått under vattenlinjen kunde ej konstateras. Emden 3.7.4I

Charles Hättander — Ie styrman
H.G.Henriksson — 2e styrman
Ossian Corsander — Befh

Kompletterande journalutdrag.

Under fartygets uppehåll i Emden har följande skador upptäcks kom härrör från bombningen den 30.6: En läcka i BB maskintank 4, luftröret till denna tank avslaget, bådaavrören för avtappning till kondensorn avslagna, Lilla kondesnorns tuber & bussningar skakat loss, askrännans spolrör bräckts och lossnat på två ställen, styrmaskinsbädden skakat loss,kylmaskinens kylledning och spiraler i kylkondensorn lossnat liksom isoleringen i frysrummet, flera pejlrör till bottentankarna bräckts och lossnat.

Ombord å Tynningö 4.8.4I

Befh

==

Reparationer vid tre olika varv.

Gävle varv reparerat kylmaskinen i juli 4I samt lilla kondensorn för tillsammans 550:92- Kockums i juli 42 för 2400;- slutreparerat bombskadorna inkl 5 fack ny rännstenscement och riktning av en buckla i sidan tvärs lucka 5 BB. Däremellan reparerade Finnboda varv för 7745;- i jan 42. Slutsumma totalt 8540: 84.

TYNNINGÖ 30.6.4I

Vårt tredje lejdfartyg I94I

Tynningö, som hamnat utanför spärren i april I940, kom till Göteborg den 4.3.4I från NewYork med last av 5683 ton hudar, risgryn, rågummi, traktorer. bleckplåt, kryddor, vacciner mm (Avgick NY 8.2.4I) Som utbytesbåt löpte då Goonawarra ut den 8.3 mot Rio/Buenos Aires. Tynningö var det 3dje ingående lejdfartyget i Göteborgstrafiken som öppnades den 30.I2 40 med ms Gullmaren och som nr 2 kom Glimmaren 25.2.4I till Gtbg från Baltimore. Nr 4 blev Vasaholm som kom till Göteborg I6.3.4I. Tynningö minsprängdes i Tysklandstrafiken den 7.9.42 och blev totalförlust.

Historik

Se Tynningö 7.9.42 minsprängd.

Övriga krigshaverier var en grundstötning vid Hävringe 25.6.42 (2/3 krig).